UNIV. OF
TORONTO
LIBRARY

Digitized by the Internet Archive
in 2009 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/tudethorique00bousuoft

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

rnal
77e

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE THÉORIQUE ET PRATIQUE

SUR

LES RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS

et sur la Règle d'Anvers 1903

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le 8 *juin* 1906,

PAR

Adrien BOUSQUET
Avocat

Président : M. VALÉRY, *professeur.*

Suffragants { MM. MOYE, *professeur.*
GIDEL, *chargé de cours.*

25555 92
11/6/31.

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais
Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL
22, Rue Soufflot, PARIS, Ve Arr^t.
L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1906

FACULTE DE DROIT DE MONTPELLIER

MM. VIGIÉ, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

BRÉMOND, Assesseur, professeur de Droit administratif.

GLAIZE, professeur de Procédure civile, chargé des cours de Voies d'exécution et de Législation financière.

LABORDE, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Économie industrielles.

CHARMONT, professeur de Droit civil.

CHAUSSE, professeur de Droit romain.

MEYNIAL, professeur d'Histoire du Droit.

VALÉRY, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

DECLAREUIL, professeur de Droit romain, chargé du cours d'Histoire du Droit public français.

MARGAT, professeur de Droit civil.

PERREAU, professeur de Droit civil approfondi.

MOYE, professeur de Droit international public.

RIST, professeur d'Économie politique.

PORTE, professeur-adjoint, chargé d'un cours d'Économie politique.

GIDEL, chargé de cours de Droit constitutionnel.

ROCHETTE, secrétaire.

LAURENS, professeur honoraire.

GIRAUD, secrétaire honoraire.

MEMBRES DU JURY

MM. VALÉRY, *Président.*

MOYE, GIDEL, } *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MONSIEUR F.-C. AUTRAN

Avocat, directeur-fondateur de la *Revue Internationale de droit maritime*, doyen de la Faculté Marseillaise libre de droit, Président de l' « Association Française du droit Maritime ».

MON CHER MAITRE,

Vous avez bien voulu me permettre de placer votre nom en tête de cette étude. Pouvais-je la mettre sous un autre patronage ? N'est-ce pas à votre école que j'ai appris tout ce que je connais du droit maritime ? N'est-ce pas vous qui avez attiré mon attention sur l'œuvre importante de l'*International Law Association* dans la matière de l'avarie commune ? Enfin n'est-ce pas à vous que je dois toute la documentation qui est à la base de mon étude, l'importante collection des ouvrages et documents que vous avez su réunir et le merveilleux instrument juridique qu'est votre Revue.

A tous ces titres, mon ouvrage vous appartient et je vous en devais l'hommage. Je suis heureux que vous l'ayez accepté et je vous prie de le considérer comme un gage de ma reconnaissance et de ma respectueuse amitié.

ADRIEN BOUSQUET.

BIBLIOGRAPHIE

Périodiques

Français

Autran. — Revue Internationale du droit maritime (en abrégé A-XVIII-155, les chiffres romains indiquent le volume, les chiffres arabes la page).
Arrêts des Cours d'Appel de Rouen et de Caen.
Arrêts de Bordeaux.
Jurisprudence commerciale du Havre.
Journal de jurisprudence commerciale et maritime (en abrégé Marseille, 1900-15).
Journal de droit international privé.

Etrangers

Hanseatische Gerichtszeitung.
Times Law Reports.
Temi Genovesc.
Jirisprudenza commerciale italiana.
Jurisprudence du Port d'Anvers.

Ouvrages consultés

Français

F.-C. Autran. — De la communauté d'intérêt nécessaire pour qu'il y ait lieu à contribution en matière d'avaries communes : observations à propos d'un juge-

ment du Tribunal de commerce de Marseille du 6 juillet 1905.

Benecke (traduction Dubernad). — Traité des principes d'indemnité, 2 vol. Paris, 1825.

J.-V. Cauvet. — Traité sur les assurances maritimes, 2 vol. Paris, 1862.

Cresp. — Cours de droit maritime, 4 vol. Paris, 1879.

De Courcy. — Questions de droit maritime, 4 vol. Paris, 1885.

Desjardins. — Traité de droit commercial maritime, 8 vol. Paris, 1889.

Droz. — Traité des assurances maritimes. Paris, 1881.

Emerigon. — Traité des assurances. Edition Boulay Paty, 2 vol. 1827.

Frémery. — Études de droit commercial.

Frignet. — Traité des avaries communes et particulières.

Govare. — Traité des avaries communes. Paris, 1882.

Lyon-Caen et Renault. — Traité de droit commercial (volumes V et VI. Paris, 1902).

Martin. — Histoire du Lloyd's.

Mæterlinck. — Article sur le Congrès d'Anvers, 1903. (Autran XIX-792).

F. Maurel. — Théorie générale des avaries communes. Paris, 1903.

Pardessus. — Collection des lois maritimes.

Planiol. — Traité élémentaire de droit civil. Paris, 1904.

Valin. — Nouveau commentaire sur l'Ordonnance, 2 vol. 1760.

L. de Valroger. — Droit maritime, 5 vol. Paris, 1886.

E. Vermond. — Manuel de droit maritime. Paris, 1898.

Weil. — Des assurances maritimes et des avaries.

Ouvrages étrangers

Abbots. — Merchant's Shipping Act.

Arnould. — On marine insurance, 2 vol. 7e éd. Londres, 1901.

Berlinghieri. — Delle avarie e della contribuzione nelle avarie communi. Turin, 1888.

Jacobs. — Droit maritime belge. Bruxelles, 1889.

Richard Lowndes. — The law of general Average, 4e éd. 1888, Londres.

R. Ulrich. — Grosse Haverei, 2e éd., 1905-1906. Berlin. (Le premier volume traite du droit allemand, le second contient une étude de l'avarie commune dans toutes les législations, autres que les législations allemandes et anglaises, le troisième non encore paru aura pour objet le droit anglais et les règles d'York et d'Anvers).

Van Peborgh. — Historique des règles d'York et d'Anvers. Anvers, 1904.

E.-E. Wendt. — Maritime legislation, 9e éd. Londres, 1888.

International Law Association. Reports des conférences tenues en 1877-1878-1879-1880-1885-1890-1903. (Dans le cours de l'ouvrage, nous les citons ainsi : Report 1890-(page) 100. Report 1903-100.

ssociation of average adjusters : Report de 1890.

PRÉFACE

« Une neef s'enpart de Burdeux on d'aillours, et « avient que turment la prent en meer, et que ne « poet eschaper sans jettre hors les darrées de « dedans ; le mestre est tenu dire as marchantz : « Sei- « gnors, nous ne pouvons eschaper sans jettre des « vins et des darrées. » Les marchantz, si en y a, « répondront leur volunté qui agréeront bien de ce « giectement si que les resons du mestre sont les plus « cleres ; et s'ils ne grèent mye, le mestre ne doit « pas lesser pur a qu'il n'en guiete tant qu'il verra « que bien soit, jurant soi tiers de ses compaignons « sur les saints évangelies, quant sera venu à sauf- « veté à terre, qu'il nel faisoit de nul malice, mès « pur saufver leurs corps, la neef et les darrées et « les vins. Ceux qui seront giectés hors diebvent « estre apprises à fur de ceux qui seront venus en « saufveté et seront partis livre par livre entre les « marchantz ; et y doit partir le mestre à compter « la neef ou son fret à son choix pour restorer le « damage. Les mariners deibvent avoir chascun un

« tonnel francz, et l'autre doit partir au giect solonc
« ce qu'il avera, s'il se défend en la meer come un
« home ; et s'il ne se défend mye, il n'aura rienz de
« franchise ; et sera le mestre creu par son serment,
« Et ce est le jugement en ce cas (1). »

Cet article des Rôles d'Oléron contient la description très complète de ce qu'on appelle une avarie commune. Un navire part de Bordeaux chargé de diverses marchandises. Navire et cargaison forment une aventure, un tout qui possède une existence propre et dont toutes les parties se réunissent en un être complet qui possède pour ainsi dire une vie à la fois physique et morale.

Il est difficile de rendre, avec des mots, cette situation particulière de l'aventure sur les flots. Mais tous ceux qui se sont vus loin des côtes sur un navire battu par les vagues, tous les marins qui ont dû lutter, dans la main de leur capitaine, contre les fureurs de la mer, tous ceux-là savent qu'il n'y a plus alors qu'une existence et qu'une volonté qui comptent, l'existence et la volonté de l'aventure. L'existence de l'aventure, elle est faite de toutes les forces du vaisseau et de toutes les forces de l'équipage. Sa volonté, c'est la volonté du capitaine. Tout ce qui sur le navire possède une individualité distincte, les passagers, l'équipage, les diverses parties de la

1. Rôles d'Oléron, article 8, dans la *Collection des lois maritimes*. Pardessus, I. 328.

cargaison, le navire lui-même tout cela se fond en un être unique dont l'âme est le capitaine et qui dure autant que le voyage.

La nef des Rôles d'Oléron est donc partie de Bordeaux chargée de denrées et de vins, et « avient que tourment la prend en meer ». Un sacrifice devient nécessaire, car la tempête menace d'anéantir l'aventure, et si les « marchantz » sont sur la « neef » le capitaine leur demande leur avis. Mais il importe peu « qu'ils agreent ou non de ce giectement ». Il n'y a qu'un seul homme qui ait le droit de vouloir à bord : « le capitaine, maître à son bord après Dieu ». C'est dire que le capitaine ne tient pas son pouvoir d'effectuer un sacrifice, du contrat de location ou du nolissement, qu'il n'agit pas comme mandataire des chargeurs, ainsi que le voulait le droit romain. Il est le chef de l'aventure et c'est en cette qualité qu'il décide s'il y a lieu de jeter ou non des marchandises, sans que personne s'y puisse opposer. Notre article résout donc implicitement la question si souvent posée de l'origine de l'avarie commune. Cette origine, elle se trouve dans l'indissoluble union de toutes les parties d'une aventure, dans la solidarité nécessaire que lui imposent les événements de la mer.

Nous ne voulons point dire par là que la théorie de l'avarie commune soit spéciale au droit maritime. En tant que théorie juridique on pourrait très bien concevoir qu'elle reçut son application à terre. Elle

prend sa base en effet dans la seule équité. « Nul ne doit être appauvri au profit d'autrui. » Tel est le grand principe sur lequel elle se fonde. Ce principe s'appliquerait aussi bien à terre que sur mer (1). Mais il n'en est pas moins vrai que, pratiquement, les circonstances qui justifient une avarie commune ne se rencontrent qu'en matière maritime, et ainsi on peut dire que la loi de l'avarie commune est une loi de la mer.

Après avoir décrit, de façon si pittoresque, l'acte même de l'avarie commune, l'article 8 des Rôles d'Oléron impose aux propriétaires des objets sauvés l'obligation de contribuer à la perte résultant du jet : « Ceux qui seront giectes hors, deibvent être apprises « à fur de ceux qui seront venus en saufveté et « seront partis livre par livre entre les marchantz ; « et y doit partir le mestre, à compter la neef ou « son fret à son choix pour restorer le domage... »

Il est juste en effet que si des marchandises ont été sacrifiées, tous ceux en vue desquels le sacrifice a été fait, contribuent à « restorer le domage ». Le danger était le même pour tous, la perte menaçait tous les intérêts engagés. Il ne faut pas que le sacrifice n'ait pour effet que de rejeter cette perte sur un seul. Mais il ne faut pas davantage qu'il pro-

1. Nous n'insistons pas, pour le moment, sur ces considérations. Nous retrouverons le principe d'équité et ses applications dans notre matière lorsque nous examinerons (dans notre première partie) si un sacrifice doit être suivi d'un résultat pour constituer une avarie commune.

cure un bénéfice à celui qui en fut d'abord la victime. Et si l'aventure vient à périr, avec elle doit périr le droit à contribution. Car les objets jetés ne doivent tirer aucun avantage de ce jet, et c'en serait un que de les soustraire à toutes les pertes qui menacent le reste de l'aventure. Ainsi la contribution ne portera que sur ceux qui seront « venus en saufveté ».

Nous n'entrerons pas plus à fond maintenant dans l'étude de l'avarie commune. Cette étude on la trouvera dans le cours même de cet ouvrage. Bien qu'en effet, nous y traitions de l'avarie commune à un point de vue un peu spécial, nous serons obligés d'en dégager les principes généraux. Nous avons seulement voulu, en citant cet article 8 des Rôles d'Oléron, donner une définition un peu générale de l'avarie commune. Nulle, croyons-nous, ne saurait valoir cette description pittoresque et même naïve, mais très complète des Rôles d'Oléron.

L'avarie commune paraît être aussi ancienne que le commerce maritime. Les Romains en avaient emprunté le principe aux lois rhodiennes et Rhodes elle-même l'avait reçu des Phéniciens. Elle se fonde sur l'équité même, et sur la nature particulière de toute expédition maritime. Ce sont là choses qui ne changent pas et l'avarie commune peut être considérée comme inhérente au commerce de mer. Aussi n'est-il pas étonnant que le principe en soit passé de la lex Rhodia de jactu dans toutes les coutumes et

lois maritimes, et qu'il se retrouve encore dans toutes les législations actuelles.

Mais si ce principe est reconnu partout, il s'en faut de beaucoup qu'il reçoive partout les mêmes applications. Des divergences se sont produites nécessairement entre les diverses législations et elles sont d'autant plus regrettables que le commerce maritime est essentiellement international. Et ces divergences ne portent point toujours sur des questions de détail. Elles existent même en ce qui concerne les principes généraux. Ainsi sur le point de savoir si le sacrifice doit être suivi d'un résultat utile pour être admis en avarie commune, il existe trois théories différentes, les théories française, allemande et anglaise. Mêmes divergences en ce qui concerne la délibération avec l'équipage que l'article 400 de notre Code de commerce paraît imposer au capitaine, en ce qui concerne encore l'influence de la faute de l'une des parties sur l'avarie commune. Enfin pour la contribution du navire et du fret, il existe presque autant de systèmes que de législations. Nous n'avons pas à présenter ici un exposé de droit comparé en matière d'avarie commune. On trouvera cet exposé dans le cours de notre étude. Mais on voit par les exemples que nous avons donnés, quelle diversité s'est introduite dans cette matière, entre les différentes législations. Il en est résulté que la théorie de l'avarie commune, reposant partout cependant sur le même

principe, est devenu dans le droit international, une source de conflits de lois.

C'est à cette situation très préjudiciable aux relations commerciales que les règles d'York et d'Anvers ont pour but de remédier. Elles ne l'ont certainement pas encore réalisé complètement. On peut regretter surtout qu'elles n'aient pas repris la théorie entière de l'avarie commune de plus haut, qu'elles aient à peu près laissé de côté les principes généraux et se soient surtout bornées à des questions d'espèce. Mais, telles qu'elles sont, elles constituent un très grand progrès dans la voie de l'unification du droit maritime. A ce titre, elles méritent, aussi bien au point de vue juridique qu'au point de vue de la pratique commerciale, une étude approfondie. C'est cette étude que nous avons entreprise dans cet ouvrage. Nous retracerons d'abord dans une introduction historique la genèse de notre texte. Puis, réunissant nos règles, dans un coup d'œil d'ensemble, nous essaierons de dégager les principes généraux sur lesquels elles paraissent fondées. Enfin, nous consacrerons à chacune d'elles un examen particulier qui portera plus particulièrement sur leur portée pratique. Nous consacrerons le même examen à la règle d'Anvers 1903, qui s'ajoute tout naturellement aux règles d'York et d'Anvers. Nous espérons ainsi apporter à l'étude de l'avarie commune et des règles d'York et d'Anvers, une utile contribution.

INTRODUCTION HISTORIQUE

Les règles d'York et d'Anvers, aujourd'hui familières à tout le commerce de mer, eurent une gestation lente et pénible et se heurtèrent, à leur début, non seulement à l'indifférence, mais parfois même à l'hostilité des intéressés. Tous cependant, armateurs et chargeurs, les assureurs eux-mêmes, avaient à souffrir des divergences considérables existant entre les diverses législations et tous appelaient de leurs vœux une réglementation internationale de l'avarie commune. Mais peut-être leur ambition était-elle trop grande. Ce que tous demandaient, c'était l'adoption par tous les États maritimes, d'une législation uniforme qui eût remplacé tous les codes existants.

Ce n'était point là une œuvre irréalisable et l'unification du droit maritime, est aujourd'hui poursuivie avec un tel zèle par les jurisconsultes les plus éminents de tous les pays que nous verrons peut-être bientôt une seule et même loi être adoptée le même jour par tous les Parlements du monde entier (1).

---

1. Cf. *Les tentatives récentes d'unification du droit maritime*, par F.-C. Autran dans les *Blætter für vergleichende Rechtswissenschaft*, 1re année, 1er numéro, avril 1905, pages 11-20. Nous faisons dès maintenant remarquer que les règles d'York et d'Anvers ont déjà exercé une nfluence très grande sur les lois maritimes danoises (1892), norvé-

C'est une aussi noble ambition qui animait les membres du premier Congrès de Glasgow et ils produisirent même un projet de loi en cent vingt-six articles qui devait être proposé à l'adoption de toutes les nations. Mais ils ne purent eux-mêmes arriver à un accord complet sur les articles de ce projet. Comment espérer dès lors une entente complète et surtout rapide des gouvernements intéressés ! Or le mal était pressant et appelait un prompt remède. Et c'est ainsi qu'au Congrès d'York le projet en cent vingt-six articles se réduisit à une suite de onze règles visant seulement les cas particuliers les plus discutés.

Le mouvement avait été lancé par la *National association for the Promotion of Social Science* qui, le 3 mai 1860, avait adressé aux chambres de commerce les plus importantes et aux syndicats des assureurs d'Europe et d'Amérique une circulaire apostillée par les associations maritimes les plus puissantes de l'Angleterre (le *Lloyd's*, la *London general Shipowners Society*, la *Lloyd's Salvage Association*, etc.) La *National Association* déclarait que l'étude d'un règlement international de l'avarie commune ferait l'objet de sa prochaine réunion à Glasgow le 24 septembre suivant et invitait les Chambres de commerce et corps

---

giennes (1893) et suédoises (1891). Sur la plupart des points, comme nous le verrons, les lois scandinaves ne sont que la copie de nos règles.

d'assureurs à s'y faire représenter par des délégués.

Quelque temps avant la date fixée, un memorandum fut adressé aux délégués, établissant les principales divergences entre les différentes législations :

1° Dommage au navire et à la cargaison par un échouement volontaire;

2° Dommage causé au navire et à la cargaison en éteignant un incendie ;

3° Échauffement et bris de la cargaison causés par le jet ;

4° Dommage à la cargaison, par un déchargement au port de refuge ;

5° Sacrifice des débris des mâts perdus par accident ;

6° Dépenses faites à la suite d'une relâche dans un port de refuge : Frais d'entrepôt de la cargaison, de rembarquement à bord, frais de sortie ;

7° Forcèment de voiles ;

8° Loyers et entretien de l'équipage pendant la relâche forcée ;

9° Valeurs contributives du navire, du fret et de la cargaison.

Ces neuf points devaient être particulièrement étudiés à la Conférence et le memorandum ajoutait que la discussion porterait à la fois sur le principe à appliquer à ces espèces et sur l'adoption de règles pratiques destinées à prévenir les abus qui pourraient être faits du principe.

C'était dès le début mettre en lumière, l'opposi-

tion existant sur bien des points, dans la matière de l'avarie commune entre la rigueur des principes juridiques et les nécessités d'une pratique prudente. « Principle » et « Expediency » on retrouve souvent ces deux mots dans nos discussions. Les principes sont souvent difficiles à établir ou plutôt leurs conséquences paraissent parfois dangereuses. Aussi pour échapper à ce danger finira-t-on par abandonner le terrain des principes et se tiendra-t-on le plus souvent sur le terrain de l' « Expediency » où, d'autre part, l'accord est plus facile.

La conférence fut ouverte le 25 septembre 1860 à Glasgow. De nombreux rapports furent lus. Presque tous insistaient sur les inconvénients très graves résultant des différences de législation et demandaient une réglementation internationale de toute la matière de l'avarie commune. Puis les divers points proposés furent mis en discussion, et la conférence exprima une série de onze résolutions. Mais cette œuvre semblait trop modeste aux membres de la conférence et ne leur paraissait pas répondre aux vœux de leurs commettants. Après l'adoption des onze résolutions, une nouvelle proposition fut présentée par le juge Marvin, délégué de la chambre de commerce de New-York et appuyée par les délégués de la Hollande et du Danemark. Le conseil de la *National Association* fut chargé de choisir et d'assister un jurisconsulte qui établirait un projet de loi

contenant une définition « aussi claire que possible » de l'avarie commune et une étude complète des diverses espèces ainsi que des principes de la contribution. Ce projet serait transmis aux chambres de commerce et aux associations maritimes du monde entier et soumis à leur critique. Il serait à nouveau étudié et modifié dans les six mois par une nouvelle conférence et enfin proposé à l'adoption de tous les Parlements.

La rédaction de ce projet qui devait prendre seulement six mois, demanda par suite de circonstances malheureuses deux longues années. Et ce n'est qu'au printemps de 1862 qu'il fut communiqué aux intéressés. Ce projet dont on trouvera le texte dans l'ouvrage de M. Wendt (1), était divisé en onze sections et cent vingt-six articles.

C'était un Code complet de l'avarie commune, trop complet même et peut-être méritait-il dans une certaine mesure les critiques que lui a adressées M. Lowndes (2). Il était bien fait cependant pour

---

1. Wendt, *Papers on Maritime Legislation*, p. 71 et s. On trouvera dans cet ouvrage l'histoire détaillée des règles d'York et d'Anvers jusqu'au congrès d'Anvers inclusivement, et l'exposé des discussions auxquelles elles ont donné lieu.

2. Lowndes : *The Law of general Average*, p. 666. Voir également l'ouvrage de M. Van Peborgh : *Historique des Règles d'York et d'Anvers*.

servir de base à une discussion législative et présentait un cadre très logique et très juridique pour une réglementation précise. Il fut longuement étudié par certaines Chambres de commerce et par le Comité de l'avarie commune que la « National Association » avait chargé de seconder le « draughtsman »; des 126 acticles proposés, 40 seulement furent adoptés tels quels par le Comité, 27 furent amendés, 29 laissés en suspens et 30 complètement rejetés.

Un congrès fut à nouveau convoqué pour établir définitivement le projet de loi, dans le Guildhall de la cité de Londres. Une déception attendait les délégués. Le comité du Lloyd's, dont on ne s'explique d'ailleurs pas bien l'attitude dans tout le cours de ces discussions, refusait de participer au Congrès. Les délégués ne crurent pas devoir procéder dans ces conditions à une discussion publique et étudièrent le projet de loi dans une délibération privée. Ils durent bientôt reconnaître que la tâche était au-dessus de leurs forces. On ne pouvait adopter le Bill tel qu'il était présenté. Il contenait des innovations dangereuses (1), des points douteux. La discussion devenait pénible et confuse. Les délégués étaient, pour la plupart, des armateurs, des assureurs, tous trop

---

1. C'est ainsi que le projet donnait à l'équipage le droit de décider si le capitaine s'y refusait, les sacrifices à faire.

occupés pour confectionner un Code. Il fallut y renoncer.

Ils ne voulurent pas cependant abandonner l'entreprise et nommèrent un Comité composé de seize délégués anglais, hollandais et danois qui fut chargé de poursuivre l'étude du problème et de convoquer un nouveau Congrès, quand la question serait au point. Ce Comité se mit à l'œuvre et, après un échange de notes (ses membres ne pouvaient, en effet, se réunir fréquemment), résuma, en un court projet de loi en dix articles, le résultat de ses discussions. Ainsi on abandonnait la trop grande ambition du début. On renonçait à faire un Code de l'avarie commune. Cependant c'était encore à l'action parlementaire qu'on s'adressait. Le projet portait en tête la solennelle introduction des Bills devant le parlement anglais, et c'est, en effet, devant ce parlement qu'il devait être d'abord présenté.

Son œuvre terminée, le Comité de l'avarie commune convoqua un troisième Congrès qui se réunit à York, le 26 septembre 1864, sous la présidence de Sir James F. Wilde, depuis Lord Chief Baron of the Exchequer. Ce Congrès comprenait des représentants Anglais, Hollandais, Danois, Suédois, Belges, Allemands, Russes, Américains et, pour la première fois, un Français, M. Delahaye, délégué du Comité des assureurs de Paris. Le Lloyd's, manifesta de nouveau, sinon son hostilité, du moins son indif-

férence en déclarant que le projet présenté ne lui paraissait pas satisfaisant et que, d'autre part, il n'était pas nécessaire de réunir une conférence internationale pour préparer une nouvelle loi anglaise, que tel n'était pas le but qu'on s'était proposé à Glasgow. La « Salvage Association » suivit le Lloyd's dans son attitude pour les mêmes raisons. Malgré la défection de ces deux puissantes Sociétés, le Congrès se mit à une discussion très approfondie du projet conçu par le Comité et arriva, enfin, à un accord définitif d'où sont sorties les onze règles connues sous le nom de règles d'York.

Ces règles étaient la reproduction avec quelques modifications cependant, des résolutions de Glasgow. Elles étaient loin de satisfaire leurs auteurs, et plus particulièrement, les délégués étrangers. C'était une œuvre trop étroite et bien éloignée de l'œuvre législative qu'ils avaient voulue. Beaucoup ne voulaient pas se contenter de ce résultat dont ils n'appréciaient pas la valeur et essayaient de porter la discussion sur le terrain de la réglementation complète. Mais leurs efforts furent vains et ils durent se borner à exprimer des vœux platoniques. Cependant leur œuvre ne fut pas inutile. Les délégués avaient été chargés de pousser les intéressés à adopter dans leurs contrats les règles d'York et, peu à peu, ces règles se répandirent dans le monde commercial. Cette mesure les préserva de l'oubli et

contribua à entretenir les espoirs que ces insuccès auraient pu décevoir à jamais.

Aussi la question de l'avarie fut-elle reprise par une association de droit international « *the Association for the Reform and Codificatien of the Law of Nations* (1) ». La première proposition en fut faite à la Haye, en 1875, et la première discussion de l'association, sur ce sujet, eut lieu à sa quatrième Conférence annuelle à Brême en 1876 ; à vrai dire, on se contenta, à Brême, d'engager la discussion et de nommer un Comité, composé, en grande partie, des mêmes personnes qui avaient dirigé le mouvement à Glasgow et à York. Les efforts et le zèle de ce Comité permirent de mettre la question à l'ordre du jour du congrès suivant de l'Association. La Conférence fut ouverte le 30 août 1877 à Anvers. De même qu'à la Conférence d'York, le Lloyd's réservait aux délégués d'Anvers une surprise désagréable. Les représentants étaient chargés de présenter au Congrès une lettre qui provoqua une vraie émotion. Le Comité du Lloyd's déclarait se désintéresser complètement de l'œuvre entreprise. « Le système de l'avarie commune était une source de danger et de discussions. Il fallait donc supprimer complètement l'avarie commune. L'assurance suffisait à indemniser les parties

1. Aujourd'hui ; International Law Association.

qui avaient supporté un sacrifice. Ainsi il n'était pas besoin d'établir une règle uniforme. La suppression de l'avarie commune serait le meilleur moyen d'arriver à l'unification. Bien plus, le Lloyd's s'opposait à toute modification à la loi anglaise. Le fait que les règles d'York seraient probablement adoptées comme base de la discussion lui faisait prévoir de nouvelles extensions du système; enfin, la théorie du « *common benefit* » comme motif suffisant d'un sacrifice volontaire, théorie qui avait été envisagée avec quelque faveur à York lui paraissait une hérésie dangereuse à laquelle il devait s'opposer.» Le Comité du Lloyd's(1) représente, on le sait, la plus puissante organisation d'assureurs du monde entier. Son hostilité pouvait faire redouter un échec, d'autant plus que les armateurs et les *averages adjusters* de Londres paraissaient favorables à sa thèse.

Au point de vue anglais d'ailleurs, cette thèse pouvait paraître assez juste. L'Angleterre était amenée dans cette discussion à faire beaucoup de concessions aux législations du nord de l'Europe. Les délégués allemands faisaient même, et cela dès le Congrès d'York, de grands efforts pour faire adopter

---

1. On trouvera une histoire complète du Lloyd's dans l'ouvrage de M. Martin : *Histoire du Lloyd's* et une esquisse curieuse de cette histoire dans la *Revue économique internationale* du 20 mai 1905, article de M. Douglas Owen, page 264.

la loi allemande comme base de la discussion. Tout cela pouvait faire craindre des extensions nouvelles, à la fois du principe et des applications de la théorie de l'avarie commune.

Les congressistes protestèrent contre la lettre du Lloyds (1) et décidèrent de passer outre. La discussion commença sur les bases des Règles d'York et aboutit à l'adoption de douze règles qui ne sont guère qu'un perfectionnement des onze règles d'York (2), sans grandes modifications, et le congrès se sépara sans avoir encore pu, malgré les tentati-

---

1. Nous n'avons pas à examiner ici la théorie du Lloyd's. Il a persévéré dans son opinion et on la trouvera étudiée dans un article de M. Wittemans (avocat à Anvers) dans la *Revue internationale de droit maritime*, Autran, XIII, p. 826 s. M. Wittemans analyse, dans cet article, un discours de M. Douglas Owen au Lloyd's de Londres. M. Owen établit les graves inconvénients que l'avarie commune présente pour les assureurs; dépôts provisoires quelquefois démesurés, frais considérables, extrême longueur des règlements et surtout fraudes nombreuses. Ces dangers sont réels. Mais n'est-ce pas un mal nécessaire? L'avarie commune ne pourrait être supprimée sans préjudice pour personne, que si les intérêts exposés étaient toujours assurés. Encore faudrait-il, ou bien que les assurances soient toutes réunies dans les mêmes mains, ou bien que l'on créât, pour le monde entier, un puissant organisme de compensation entre assureurs sur facultés et assureurs sur corps, toutes conditions irréalisables, et même fussent-elles réalisées, il faudrait encore, pour garantir les assurés, étendre le domaine des avaries particulières.

2. Pour les modifications aux règles d'York, V. Wendt, p. 244. — Autran, I, n. 82.

ves faites, fournir une définition, ni établir un véritable Code de l'avarie commune.

Néanmoins les nouvelles Règles, malgré l'opposition très nette du Lloyd's, finirent par entrer dans la pratique maritime. L'*English Central Committee* avait trouvé le meilleur moyen pour cela, en recommandant l'introduction dans les connaissements et les polices de la clause : *l'avarie commune à régler selon les règles d'York et d'Anvers.* Ainsi il n'était pas besoin de recourir à l'intervention gouvernementale. Les résultats ont montré que c'était là le meilleur moyen d'opérer la réforme. Les efforts particuliers ont plus fait pour répandre l'usage de nos Règles, que toutes les adresses des Comités nationaux à leurs gouvernements respectifs.

Le succès obtenu encouragea les promoteurs du mouvement et, dès lors, l'avarie commune fut à l'ordre du jour de toutes les réunions annuelles de l'International Law Association.

On s'en occupa plus particulièrement aux Congrès de Francfort-sur-le-Mein en 1878, de Londres en 1879, de Berne en 1880 et de Hambourg en 1885 (1).

Enfin l'Association lui consacra presque entièrement le Congrès de Liverpool en 1890 (2). C'est de

---

1. *Wendt*, page 250 et s.

2. Les discussions de 1890 sont reproduites dans le *Report of the conference of Liverpool.*

ce Congrès présidé par M. Sieveking, président de la Cour supérieure hanséatique, que sont sorties les Règles d'York et d'Anvers, sous leur forme actuelle : ce sont ces Règles qui font l'objet de notre étude. On retrouvera donc un exposé sommaire de discussions de ce Congrès dans l'étude que nous consacrerons à chacune de ces Règles. Ainsi que nous le verrons, le Congrès de Liverpool a entendu faire une œuvre plus large que ses devanciers. Il a apporté quelques modifications aux anciennes Règles et surtout en a créé de nouvelles. Cependant il n'a pas réussi à créer un Code complet de l'avarie commune. Et même, il avait, dès le début, renoncé à produire ce Code. La question avait été réservée et renvoyée après la discussion des modifications à apporter aux règles de 1877. Puis la discussion fut engagée sur la théorie générale et engagée par une étude très complète de M. Thomas Barclay de Paris sur l'avarie commune en droit international (1). Mais les membres de la Conférence renoncèrent à changer le caractère pratique de leurs Règles. La méthode employée leur avait assuré le succès. Il ne fallait pas le compromettre par une ambition trop grande. Depuis, les Règles d'York et d'Anvers ont fait l'objet de quelques rapports aux Conférences annuelles

1. V. *Report of the conference of Liverpool*, page 124 et s.

de l'International Law Association (1). Une dix-neuvième Règle fut même proposée et discutée à la réunion d'Anvers en 1903. Mais on ne voulut pas modifier encore une fois le texte des Règles connues sous le nom de Règles d'York et d'Anvers. La nouvelle Règle fut adoptée sous le nom de Règle d'Anvers 1903 sans être réunie aux autres (2).

Telle est, dans ses grandes lignes, l'histoire des Règles d'York et d'Anvers. Cette histoire n'est certainement pas close. Leurs auteurs n'ont pas encore abandonné l'espoir qui les réunit au début, de créer une véritable loi internationale et de la faire adopter par les pouvoirs législatifs de tous les pays. Ils ont seulement changé de méthode, comprenant qu'il fallait d'abord agir sur l'opinion avant d'agir sur les gouvernements. Peu à peu, ils introduiront de nouvelles modifications dans leur œuvre. Ils en étendront progressivement le domaine et finiront par embrasser toute la matière de l'avarie commune. Peut-être alors, arriveront-ils à nous donner une définition complète de l'avarie commune.

---

1. La dernière conférence est celle de Christiania septembre 1905 ; les Règles d'York et d'Anvers y ont été l'objet de quelques discussions que l'on trouvera dans le Report de cette conférence, p. 205 et s.

2. V. Autran XIX, 1792, art. de Mæterlinck.

RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS

Texte ancien, Anvers, 1877

Règle I. — Jet de marchandises sur le pont.

Aucun jet de marchandises chargées sur le pont ne sera admis en avarie commune. Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

Règle II. — Dommage causé par le jet.

Le dommage causé aux effets ou marchandises par l'eau pénétrant inévitablement dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet sera bonifié en avarie commune, pour autant que la perte du jet soit elle-même admissible en avarie commune.

Texte nouveau. Liverpool, 1890

Règle I. — Jet de marchandises sur le pont.

Aucun jet de marchandises chargées sur le pont ne sera admis en avarie commune. Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

Règle II. — Dommage causé par le jet et sacrifice pour le salut commun.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux par un sacrifice fait pour le salut commun à la suite dudit sacrifice, par l'eau qui descend par écoutilles pratiquées en vue de faire un jet pour le salut commun.

Texte ancien. Anvers, 1877

Le dommage causé par bris, frottement ou autrement à la suite d'un désarrimage, conséquence d'un jet, sera bonifié en avarie commune pour autant que la perte résultée du jet soit elle-même admissible en avarie commune.

Regle III. — Extinction d'un incendie à bord.

Le dommage causé au navire ou à la cargaison, conjointement ou séparément, par l'eau ou autrement en vue d'éteindre un incendie à bord, sera réputé avarie commune ; toutefois aucune bonification ne sera faite pour le dommage causé par l'eau aux colis qui ont été atteints par le feu.

Règle IV. — Coupement des débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement de débris ou restants de bois

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

Règle III. — Extinction du feu à bord.

Est réputé avarie commune, le dommage causé au navire ou à la cargaison, conjointement ou séparément, par l'eau ou autrement y compris le dommage occasionné en submergeant ou sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord. Toutefois aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toute partie du navire et du chargement en grenier ou aux colis séparés qui ont été atteints par le feu

Règle IV. — Coupement des débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants de bois

Texte ancien, Anvers, 1877

ronds ou d'autres objets déjà endommagés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle V. — Échouement volontaire.

L'échouement volontaire d'un navire coulant bas d'eau ou en dérive vers la côte ou des rochers ne sera pas considéré comme sacrifice, et le dommage occasionné au navire, au chargement et au fret conjointement ou séparément par le fait de cet échouement ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle VI. — Forcement de voiles.

Le dommage causé au navire ou à la cargaison par suite d'un forcement de voiles ne sera pas bonifié en avarie commune.

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

tants de bois ronds ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera pas classé en avarie commune.

Règle V. — Échouement volontaire.

Quand un navire est volontairement mis au plein, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, inévitablement il coulerait, ou irait en dérive à la côte ou vers des rochers, aucune perte ou avarie en résultant pour le navire au chargement et au fret, ou à l'un d'eux, par cet échouement volontaire, ne sera admise en avarie commune.

Mais dans tous les autres cas où un navire est volontairement échoué pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera bonifié en avarie commune.

Règle VI. — Forcement de voiles. — Avarie ou perte de voiles.

L'avarie ou la perte de voiles et de vergues ou de l'une d'elles, causée pour le salut commun en remettant un

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

navire à flots ou en le dressant davantage sur la côte, sera admise en avarie commune ; mais tant qu'un navire sera à flot, aucun dommage ou perte occasionné au navire, au chargement et au fret ou à l'un d'eux par suite d'un forcement de voiles ne sera bonifié en avarie commune.

Règle VII. — Avarie aux machines en renflouant un navire.

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire qui est échoué et dans une position dangereuse, pendant une tentative de renflouement sera admis en avarie commune lorsqu'il sera démontré qu'il est bien la conséquence de la tentative de renflouement du navire volontairement décidé pour le salut commun et au risque d'occasionner un tel dommage.

Règle VIII. — Frais d'allégement d'un navire échoué et dommage en résultant.

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

Quand un navire est échoué et que, pour le renflouer, le chargement, le charbon des soutes et les provisions du navire ou l'un d'eux sont déchargés, les dépenses d'allégement, location d'allège, et frais de réembarquement s'il y en a d'encourus, ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

Règle IX. — Chargement matériel du navire et provisions, brûlés comme charbon.

Le chargemement, le matériel du navire et les provisions ou l'un d'eux, nécessairement brûlés comme charbon pour le salut commun et dans un moment de péril, seront bonifiés en avarie commune quand, mais seulement quand le navire avait pris à bord une ample provision de charbon ; mais la valeur de la quantité de charbon qui eût été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ doit

Texte ancien. Anvers, 1877

Règle VII. — Frais de relâche.

Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans des circonstances telles que les frais d'entrée dans ce port sont admissibles en avarie commune et lorsqu'il en sera parti avec tout ou partie de son chargement primitif, les frais à la sortie seront également admis en avarie commune. Et quand les frais de débarquement de la cargaison dans ledit port sont admissibles en avarie commune il en sera de même des frais de réembarquement, d'arrimage, ainsi que de tous les frais de magasinage de la cargaison, avec cette exception toutefois, que toute partie du chargement laissée au port de relâche, comme étant impropre à être transportée, ou en raison de l'inaptitude ou de l'incapacité du navire à la transporter, ne contribuera pas à cette avarie commune.

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

être mise à la charge de l'armateur et au crédit de l'avarie commune.

Règle X. — Frais de relâche.

a) Lorsqu'un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou sera retourné à son port ou lieu de charge par suite d'un accident, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires, rendant cette mesure nécessaire pour le salut commum, les frais d'entrée dans ce port ou cet endroit seront admis en avarie commune: et quand il aura quitté ce port avec tout ou partie de son chargement primitif les frais correspondants de sortie de ce port ou endroit qui seront la conséquence de ladite entrée ou dudit retour seront également bonifiés en avarie commune.

b) Les frais de débarquement de la cargaison du navire au port ou lieu de charge, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune, quand le débarquement

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

aura été nécessaire pour le salut commun ou pour permettre la réparation du dommage éprouvé par le navire et causé par sacrifice ou accident dans le cours du voyage, si les réparations sont nécessaires pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté.

c) Toutes les fois que les frais de débarquement de la cargaison seront admissibles en avarie commune, les frais de réembarquement et de mise en magasin de ce même chargement à bord du même navire, ainsi que tous les frais de magasinage y seront également admissibles. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucune dépense de magasinage encourue après la date de la condamnation du navire ou de la renonciation au voyage ne sera admise en avarie commune.

d) Si un navire en avarie se trouve dans un port ou lieu où il est possible de le réparer pour lui permettre de transporter son entier char-

Texte ancien. Anvers, 1877

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

gement et si, pour épargner des frais, il est remorqué de là à un autre port ou lieu de réparation ou jusqu'à sa destination ou si tout ou partie de la cargaison est transbordé sur un autre navire ou réexpédié autrement à destination, les frais supplémentaires de remorquage, transbordement et réexpédition, ou l'un d'eux jusqu'a concurrence des frais supplémentaires épargnés seront payables par les diverses parties intéressées en proportion des frais extraordinaires épargnés.

Règle VIII. — Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche, etc.

Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans les circonstances prévues par la règle VII, les gages, nourriture du capitaine et de l'équipage, depuis l'entrée dans ce port jusqu'au moment où il aura été remis en état de continuer son voyage, seront admis en avarie commune, avec cette exception

Règle XI. — Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche, etc.

Lorsqu'un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou autre endroit dans les circonstances ou pour effectuer les réparations prévues par la règle X, les gages, frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage pendant la période supplémentaire d'arrêt audit port, ou lieu de refuge, jusqu'au

Texte ancien. Anvers, 1877.

toutefois, que toute partie du chargement laissée au port de rèlâche comme étant impropre à être transportée ou en raison de l'inaptitude ou de l'incapacité du navire à le transporter, ne contribuera pas à cette avarie commune.

Règle IX. — Dommage causé à la cargaison par le déchargement.

Le dommage causé à la cargaison par le déchargement dans un port de relâche ne sera pas admis en avarie commune, au cas où cette cargaison aura été débarquée à l'endroit et de la manière en usage dans ce port pour des navires non en détresse.

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

moment où il aura été ou aurait pu être remis en état de continuer son voyage seront admis en avarie commune. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les gages, frais de subsistance, du capitaine, des officiers et de l'équipage encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ne seront pas admis en avarie commune.

Règle XII. — Dommage causé à la cargaison par le déchargement.

Le dommage ou la perte causé inévitablement à la cargaison, dans les opérations de décharger, emmagasiner, recharger et arrimer, sera admis en avarie commune dans les cas, seulement, où les frais, occasionnés par ces mesures respectives, seront admis en avarie commune.

Règle XIII. — Déductions sur le coût des réparations.

Dans le règlement d'ava-

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

rie commune, les réparations admises en avarie commune, seront soumises aux déductions ci-dessous, pour différence du neuf à l'usé, savoir:

I. — Pour navires en fer ou en acier dont l'âge de la date du registre primitif, jusqu'à celle de l'accident, sera dans les limites suivantes:

A *Jusqu'à un an.*

Toutes les réparations seront admises sans déduction, excepté la peinture ou l'enduit qui sont sujets à une déduction d'un tiers.

B *Entre 1 et 3 ans.*

Un tiers sera déduit des réparations ou du renouvellement des bois de la coque, des mâts, des espars, apparaux, tapisserie, vaisselle, objets en métal, verrerie, voilure, gréement, cordages, écoutes, aussières (autres qu'en fil de fer ou acier), tentes, prélarts et peintures.

Un sixième sera déduit des agrès en fil de fer, des câbles et aussières en fil de fer ou

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

acier, câbles, chaînes, petit cheval, treuils à vapeur, raccords, toutes autres réparations sans déduction.

C *Entre 3 et 6 ans.*

Même déduction que ci-dessus, classe B, excepté qu'un sixième sera déduit de l'ouvrage en fer des mâts, espars et machines, y compris les chaudières et leur montage.

D *Entre 6 et 10 ans.*

Mêmes déductions que ci-dessus, classe C, excepté qu'un tiers sera déduit des ferrures des mâts, espars, des réparations ou du renouvellement de toutes les machines (y compris les chaudières et leur montage) et aussières, cordages, écoutes et gréement.

E *Entre 10 et 15 ans.*

Un tiers sera déduit de toutes réparations et renouvellements, excepté des ferrures de la coque, du ciment, des chaînes-câbles, d'où on déduira un sixième. Les ancres sont admises sans déduction.

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

F *Au delà de 15 ans.*

Un tiers sera déduit de toutes réparations et renouvellements. Les ancres seront admises sans déduction. Un sixième sera déduit des chaînes-câbles.

G *En général.*

Les déductions (excepté en ce qui concerne les vivres et provisions, machines, chaudières) seront basées sur l'âge du navire et non sur l'âge de la partie spéciale du navire sur laquelle elles portent. Aucune peinture de carène ne sera admise, si la carène n'a pas été peinte dans les six mois qui précèdent la date de l'accident. Aucune déduction ne sera faite à l'égard du vieux matériel réparé sans être remplacé par du nouveau ni des vivres et provisions qui n'ont pas servi.

II. — Pour navires en bois ou mixtes :

Si, au moment de l'accident, le navire est âgé de moins d'un an, à compter de la date du registre primitif, il ne sera fait

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

aucune déduction pour différence du vieux au neuf : après cette période, il sera fait une déduction d'un tiers avec les exceptions suivantes.

Les ancres seront admises sans déduction ; les chaînes-câbles avec une déduction d'un sixième seulement.

Aucune déduction ne sera faite à l'égard des vivres et provisions qui n'auront pas servi.

Pour le doublage en métal on admettra, sans déduction, la valeur d'un poids égal au poids brut du doublage en métal enlevé, moins les produits du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre sont soumis à une déduction d'un tiers.

III. — Pour tous navires en général :

Les frais de redressement des ferrures faussées, y compris la main-d'œuvre pour les retirer et les remettre en place, seront admis intégralement.

Les frais de cale-sèche, y compris les frais de déplacement, transports, usage de li-

Texte ancien. Anvers, 1877.	*Texte nouveau. Liverpool, 1890.*
	gnes, échafaudages et matériel de cale-sèche, seront admis sans déduction.
	Règle XIV. — Réparations temporaires. Aucune déduction pour différence du vieux au neuf ne sera faite sur le coût des réparations temporaires des dommages admissibles en avarie commune.
Règle XI. — Perte de fret. Dans tous les cas où un sacrifice de cargaison est admis en avarie commune, la perte de fret, s'il y en a, causée par cette perte de cargaison, sera également admise en avarie commune.	Règle XV. — Perte de fret. La perte de fret résultant du dommage ou de la perte de la cargaison sera bonifiée en avarie commune, qu'ils soient occasionnés par un acte d'avarie commune, ou qu'ils aient été bonifiés en avarie commune.
Règle XII. — Valeur à bonifier pour le chargement sacrifié. La valeur à bonifier pour marchandises sacrifiées sera celle que les propriétaires auraient reçue, si ces marchandises n'avaient pas été sacrifiées.	Règle XVI. — Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice. La valeur à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera la perte que le propriétaire de ces marchandises aura supportée,

Texte ancien. Anvers, 1877

Texte nouveau. Liverpool 1890.

basée sur les valeurs du marché à la date de l'arrivée du navire ou à la fin du risque.

Règle X. — Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des propriétés à la fin de l'expédition, en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs depuis l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune.

Règle XVII. — Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des intérêts à la fin de l'expédition en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus, si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte de l'avarie commune ou du sacrifice.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs depuis l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, à l'exception des frais qui auront été admis en avarie commune.

Les bagages et effets personnels des passagers embarqués sans connaissement ne

Texte nouveau. Liverpool, 1890.

contribueront pas aux avaries communes.

RÈGLE XVIII.— Règlement.

Dans les cas non prévus par les règles ci-dessus, le règlement sera établi conformément aux lois et aux usages qui eussent été appliqués si le contrat d'affrètement n'avait pas contenu la clause que le règlement serait fait conformément aux règles d'YORK-ANVERS (1).

RÈGLE d'ANVERS 1903.

Un sacrifice ou une dépense constituant en soi une avarie commune ne perd pas ce caractère même si le danger qui a motivé cette dépense ou ce sacrifice a été causé par la faute d'une des parties intéressées dans le voyage, sans préjudice du secours à exercer contre l'auteur de la faute (2).

---

1. Ce texte est emprunté à la *Revue Internationale de droit maritime*, VI, 339 s. — Ce texte lui-même est une communication de M.le Dr E.-E. Vendt, président du Conseil exécutif de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens.

2. Ce texte a été voté en français et en anglais par l'International Law Association. V. Report, 1903, p. 251.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE UNIQUE

Les principes de l'avarie commune selon les Règles d'York et d'Anvers.

1. — Nous avons montré dans notre introduction historique les vains efforts que les auteurs des Règles d'York et d'Anvers avaient faits pour se mettre d'accord sur les principes de l'avarie commune. La difficulté était grande en effet d'arriver à une transaction sur ce terrain. Les parties en présence représentaient des législations différentes, et il eût fallu arriver à présenter une formule qui les conciliât toutes. C'était la condition nécessaire du succès. Une doctrine qui eût été en contradiction trop absolue sur quelque point avec la doctrine de chaque nation, aurait été repoussée par toutes. Or c'eût été œuvre déjà difficile que de concilier les différentes législations continentales. N'était-il pas impossible d'arri-

ver à une transaction entre elles et la doctrine anglaise ? Un fossé profond les séparait alors.

Bien plus, en faisant abstraction des contradictions existant entre les divers droits, n'y avait-il point une opposition irréductible entre les différents groupes d'intéressés ? D'un côté en effet les assureurs sur corps, de l'autre les assureurs sur facultés avec les chargeurs, et au milieu les armateurs. Que d'intérêts opposés à ménager ! Une réforme de l'avarie commune ne pouvait aboutir que soutenue par tous les intéressés. Comment obtenir cet appui unanime si l'on apportait une doctrine trop large ou au contraire trop étroite ? Or les principes ne se réduisent pas à volonté. Si, par exemple, on admet comme base de l'avarie commune le simple intérêt commun, quel moyen trouvera-t-on pour apaiser l'opposition de la plupart des assureurs ? Est-il possible d'arriver à une transaction entre les deux doctrines de l'intérêt et du salut commun ? Certes on peut admettre la plus large et la restreindre par une série de conditions et surtout d'exceptions. Mais était-il possible de prévoir toutes les exceptions nécessaires, jugées nécessaires du moins par les partisans d'un régime très strict ?

Il faut bien dire aussi qu'au début tout au moins, aux premières conférences de Glasgow et d'York, d'Anvers même, il n'y avait point d'opinion bien arrêtée. Et si tout le monde réclamait une définition de l'avarie commune, ce n'était point que chacun

pût en proposer une. On voulait établir un code international et un code, semblait-il, ne pouvait aller sans une définition et un exposé des principes généraux.

On finit par y renoncer. On se contenta de solutionner des espèces, à chaque conférence plus nombreuses. Et il arriva précisément que plus on paraissait s'éloigner de la théorie générale, plus au contraire cette théorie se précisait dans nos règles.

2. — C'est cette théorie que nous allons essayer de dégager, et peut-être pourrons-nous, à la fin de cette première partie, sinon donner la définition de l'avarie commune selon les Règles d'York et d'Anvers, du moins dégager les principes généraux sur lesquels elles paraissent fondées. D'assez nombreuses définitions ont été données soit par les législateurs, soit par les auteurs (1). Nous pourrions les confronter avec les Règles d'York et ainsi éliminer celles qui ne concorderaient pas avec leurs dispositions. Mais une telle méthode manquerait peut-être de précision. Il vaut mieux, croyons-nous, réunir en un faisceau tous les caractères généraux qui se retrouvent dans les différentes théories. Ainsi nous établirons une défi-

---

1. Cf. Autran, I-266 ; de Valroger, *Des caractères généraux de l'avarie commune en droit comparé.* — Report de la conférence de Liverpool.. *Rapport de M. Boulay*, pages 124 et suiv. — Cf. aussi Ulrich, *Grosse Haverei*, vol. II.

nition qui comportera le maximum des conditions exigées, définition trop étroite, il est vrai, mais qui correspondrait assez exactement à l'état du droit anglais, avant qu'il n'ait subi l'influence de nos Règles. L'avarie commune serait, dans une telle définition : 1° un sacrifice volontaire ; 2° extraordinaire ; 3° fait par le capitaine à la suite d'une délibération avec l'équipage ; 4° pour le salut de toute l'aventure ; 5° en présence d'un péril ; 6° imminent et actuel ; 7° ne provenant ni d'une avarie particulière ; 8° ni d'un vice de la marchandise ou du navire, ni d'une faute du capitaine ; 9° ledit sacrifice suivi d'un résultat utile ; 10° et la communauté de l'avarie cessant au moment où cesse le danger.

Nous nous trouvons ainsi en présence de dix conditions dont la réunion serait exigée dans la doctrine la plus stricte, pour qu'il y ait avarie commune. Nous allons examiner ces conditions les unes après les autres et rechercher, pour chacune, si elle est exigée par le texte des Règles ou, lorsque le texte sera muet, si elle était dans l'esprit de ses rédacteurs. Ainsi, procédant par élimination successive, nous dégagerons les véritables caractères de l'avarie commune selon les Règles d'York et d'Anvers. Nous rechercherons ensuite les principes sur lesquels est basée la répartition.

Section I

Délibération du capitaine avec l'équipage.

3. — Nous éliminerons tout d'abord la troisième condition : la nécessité d'une délibération du capitaine avec les principaux de l'équipage et les intéressés à la cargaison. Elle ne se retrouve plus guère que dans les législations latines, et n'est exigée ni par le Code allemand ni par la législation anglaise (1). Elle ne peut s'expliquer que par le souvenir d'une ancienne coutume. Lorsque la navigation maritime n'avait pas encore atteint son perfectionnement actuel et que le commerce mondial était encore à sa première étape, le propriétaire de la cargaison accompagnait souvent ses marchandises, les vendant au port de relâche pour en acheter d'autres. Plus souvent encore, la gestion de la cargaison était confiée à un représentant du ou des chargeurs, à un subrécargue qui en faisait le commerce pour le compte de ceux-ci. Il était naturel alors que le capitaine consultât soit les propriétaires présents, soit le subrécargue. Mais, même à cette époque, ce n'était guère là qu'une condition théorique de l'avarie com-

1. Cf. de Courcy, *Questions de droit maritime*, t. I, p. 238.

mune et, dans le plus grand nombre de cas, on ne pouvait la remplir (1).

Cette délibération est encore exigée par notre Code de commerce, mais la jurisprudence n'en fait une condition absolue que lorsqu'il est certain qu'elle a été possible (2). Elle avait disparu du projet de la Commission extraparlementaire de 1865, et disparaîtra très probablement lorsqu'on revisera le livre II de notre Code de commerce.

4. — Elle n'est certainement pas exigée par les Règles d'York et d'Anvers. Le texte n'en parle pas et jamais, dans les discussions, on n'a songé à l'y introduire. Et même, dans le Draft of a Bill de 1862 (3), dans ce projet de loi internationale cependant si minutieux, il n'en est pas question. Il est certain, d'autre part, que les membres des conférences, pour la plupart représentants de législations qui n'exigent pas cette délibération, ne pouvaient songer à en faire une condition. Cette remarque est bonne à faire, car on sait que la Règle XVIII renvoie, pour les points sur lesquels les Règles sont muettes, à la loi nationale.

---

1. Voir ce que dit Emerigon de cette délibération (*Traité des assurances*, ch. VII, sect. 40, § 2). Emerigon rapporte que, pour le jet par exemple, le fait que toutes les formalités avaient été observées, rendait le jet suspect de fraude.

2. Cass., 12 juin 1894. S., 95.1.161.

3. Cf Wendt, p. 71 et introduction historique ci-dessus, p. 18.

Il ne faudrait point, sous prétexte qu'elles ne parlent point de la délibération, la déclarer nécessaire dans les pays où la loi l'exige, en vertu de la Règle XVIII. Nous reviendrons sur ce point lorsque nous étudierons cette Règle. Mais d'ores et déjà nous devons nous mettre en garde contre une fausse application qu'on pourrait en faire.

La délibération n'a pas été prévue par nos Règles et elle n'a pas été prévue parce que leurs auteurs n'y voyaient pas une condition de l'avarie commune. Nous devons donc l'éliminer et, chaque fois que des contractants se seront placés sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers, cette délibération ne saurait être exigée comme condition préalable d'une avarie commune.

Section II

L'avarie commune est un sacrifice volontaire.

5. — L'avarie commune doit être un « sacrifice volontaire ». Nous n'avons pas à nous étendre ici sur le sens qu'il faut donner au mot « sacrifice ». Ce peut être la perte volontaire d'une partie de la cargaison ou du navire, un dommage, une dépense, peut-être même une simple perte de temps. Le sens de ce mot dépend du choix qu'on fait entre les deux théories du

salut commun ou de l'intérêt commun. Nous le retrouverons donc plus loin. Par contre, nous devons rechercher ce qu'il faut entendre par sacrifice volontaire. Cette condition de la volonté est universellement admise et il semble qu'elle ne puisse donner lieu à controverses. Ces discussions se sont produites cependant. Elles portent sur deux points :

1° Y a-t-il acte de volonté lorsque l'objet sur lequel porte le sacrifice, navire ou cargaison, allait être irrémédiablement perdu ?

2° Faut-il qu'il y ait un lien direct entre la volonté et le dommage, ou suffit-il que la volonté ait porté sur l'acte principal générateur du dommage ?

6, — 1° La première question a été plus particulièrement discutée en Angleterre (1) sous le nom d' « alternative theory ». C'est surtout dans les cas d'échouement volontaire que cette théorie trouve son application. Lorsque, dit-on, le navire est dans une position telle qu'il va infailliblement être jeté à la côte, y aura-t-il un acte de volonté libre de la part du capitaine qui s'y jettera de lui-même? Peut-on dire qu'il y ait eu véritablement un choix librement exercé? Non, puisqu'il n'y avait pas d'autre alternative. On attribue généralement cette théorie

---

1. Lowndes, p. 40 et 120. — Arnould, p. 856. — Baily, p. 15. — Lyon-Caen et Renault, VI-21.

de l'alternative à Benecke (1) et elle lui appartient dans une certaine mesure. Mais on a complètement méconnu son caractère et sa portée. Benecke n'y voyait qu'une question de fait. On en a fait aujourd'hui une question de pure métaphysique. Nous croyons qu'il vaut mieux l'étudier à un point de vue tout différent : Si l'échouement était fatal et devait nécessairement se produire dans les conditions où s'est produit l'échouement volontaire, cet acte de volonté déterminera-t-il un bénéfice pour les uns, une perte pour les autres ? Par hypothèse, non. Le capitaine n'avait donc aucune raison valable de s'échouer. Son acte devait être sans résultats. Lui-même ne devait en attendre aucun bien, ni pour son navire ni pour la cargaison. Faut-il dire que sa volonté n'a pas été libre ? Point du tout. Trop libre elle a été, puisque non déterminée par une raison. Mais, dira-t-on, une pareille hypothèse est inadmissible. On ne peut concevoir un capitaine agissant ainsi sans motifs. C'est juste. Le capitaine aura toujours quelque raison. Mais cette raison n'aura rien à voir avec le salut de l'aventure. « L'échouement n'aura pas eu d'autre but que de sauver la vie ou la liberté de l'équipage. Dans le fait, rien n'aura été

---

1. Benecke, *Traité des principes d'indemnité en matière d'assurance maritime* (traduction Dubernad), 1825, vol. I, p. 536.

sacrifié. Il ne peut donc y avoir lieu à aucune contribution. » C'est ainsi que parle Benecke et c'est à ce point de vue et à ce seul point de vue, que le droit anglais, suivant les anciennes coutumes du Lloyd's, se plaçait pour exclure tout échouement volontaire de l'avarie commune (1). C'est qu'en effet, dans le plus grand nombre des cas d'échouement volontaire, le capitaine n'avait eu d'autre but que de sauver la vie de l'équipage ou même de donner frauduleusement l'apparence d'un sacrifice à un accident purement fortuit, enfin, que même lorsque le fait de l'échouement volontaire avait eu un effet utile, il paraissait difficile de dégager la mesure dans laquelle ce sacrifice pouvait être utile à l'aventure.

Ainsi il n'est aucunement besoin de faire intervenir ici des considérations métaphysiques sur le degré de liberté de la volonté. Bien plus, cela peut paraître dangereux ; la théorie de l'alternative nous amènerait en effet à exclure de l'avarie commune tous les cas où un danger imminent menace l'aventure.

7. — Nous avons insisté assez longuement sur cette question qui peut paraître oiseuse, mais qui a cependant son importance pour notre étude. Il existe en effet une Règle qu'on a voulu baser sur cette distinction entre la volonté libre et ce que nous pour-

---

1. Lowndes, p. 121.

rions appeler la volonté imposée. C'est la Règle V sur l'échouement volontaire. « Quand un navire est « volontairement mis au plein, et que les circonstan- « ces sont telles que si cette mesure n'était pas adop- « tée, inévitablement il coulerait, ou irait en dérive « à la côte ou vers des rochers, aucune perte ou ava- « rie résultant de cet échouement volontaire ne sera « admise en avarie commune... »

Cette Règle a été admise aux conférences successives à une grande majorité quoique après de longues discussions ; et bien souvent les discussions ont porté sur cette théorie de la liberté de la volonté. Nous ne pouvons songer à les résumer ici. Mais nous pouvons en traduire l'esprit et donner la conclusion qu'il en faut tirer. La question fut posée dès la conférence de Glasgow. La Règle V actuelle formait en effet la première des résolutions de Glasgow. Le Président de la conférence, Lord Brougham, insista particulièrement sur cette théorie, et d'autres orateurs le suivirent dans cette voie. M. Baily vint mettre les choses au point. Il combattit cette conception particulière de l'acte volontaire et démontra que s'il fallait exclure l'hypothèse proposée de l'avarie commune, c'était seulement en raison d'une difficulté pratique et non point d'un principe théorique. « Quoiqu'il considère, dit-il, que le dommage ainsi subi doive être admis théoriquement en avarie commune, néanmoins son expérience pratique lui com-

mandait de l'en exclure. Les contestations qui en naîtraient seraient si nombreuses qu'il valait mieux renoncer à suivre ici le principe général (1). » La conférence suivit M. Baily (2) dans son opinion et adopta la résolution proposée. Le principe théorique ne fut presque pas discuté à la conférence d'York ou plutôt, rappelant les discussions de Glasgow, on le reconnut inutile et il fut écarté (3). On pourrait douter par contre de la pensée des membres de la conférence de Liverpool (4). La Règle V donne lieu à une assez longue discussion provoquée par un amendement de M. Mac-Arthur. L'ancienne Règle était muette sur les autres échouements volontaires faits dans un but de salut commun. M. Mac-Arthur proposa de déclarer expressément que, dans ces hypothèses, l'échouement serait admis en avarie commune. Cette précision était nécessaire, puisque la loi anglaise avait une tendance à exclure toutes sortes d'échouement. La discussion porta naturellement sur le nouvel amendement, et non sur le principe du corps de la Règle. Malheureusement M. Mac-Arthur à la fin de la discus-

---

1. Wendt, p. 40-49.

2. M. Baily a combattu la théorie de l'alternative dans son ouvrage *General Average*, p. 15.

3. Wendt, p. 168.

4. *Report*, p. 77.

sion (1) paraît invoquer le principe de la liberté de la volonté, et cela pourrait être une raison de douter si d'autres orateurs n'avaient dès le début nettement établi que la Règle était basée sur la seule nécessité pratique.

Ainsi nous pouvons éliminer complètement ce caractère nouveau qu'on voudrait exiger de l'acte volontaire. Il est inutile, puisque, comme nous l'avons vu, dans tous les cas où on pourrait voir une volonté imposée, on se trouve en réalité en présence d'un acte fait sans but utile à toute l'aventure ou qui ne doit entraîner ni bénéfice, ni perte. Nous avons vu d'autre part que l'exiger serait dangereux. Nous l'exclurons donc.

8. — 2° Faut-il qu'il y ait un lien immédiat entre la volonté et le dommage, ou suffit-il que la volonté ait porté sur l'acte principal générateur du dommage ?

Si, par exemple, le capitaine pour effectuer un jet de marchandises lourdes à fond de cale, place momentanément sur le pont certaines marchandises et si la mer enlève ces marchandises, cette perte imprévue donnera-t-elle lieu à contribution ? Ou bien si, pour effectuer un jet, le capitaine ouvre les panneaux du navire, le dommage causé par l'eau

---

1. *Report*, p. 88.

entrant par ces ouvertures sera-t-il admis en avarie commune ? Le capitaine n'a point prévu ni voulu ces dommages. On ne peut donc dire qu'il y ait pour eux sacrifice volontaire. Il y aura cependant avarie commune, et ils donneront lieu à contribution. Ceci est un point universellement admis (1), avec quelques restrictions cependant en ce qui concerne la coutume anglaise.

9. — Nous retrouvons une de ces restrictions dans les Règles d'York et d'Anvers. La Règle VII sur les avaries faites aux machines en renflouant un navire exige que le capitaine ait prévu le risque auquel il soumettait sa machine. C'est là, non point une disposition de principe, mais bien une exception commandée par la crainte de la fraude. C'est ainsi d'ailleurs que l'explique son auteur, M. Benecke (2) et il suffit d'autre part de rappeler les Règles II, V, VIII et X pour faire ressortir le caractère exceptionnel de cette Règle VII.

Il suffira donc, d'une façon générale, qu'un dommage soit lié assez directement avec l'avarie commune, qu'il ne résulte pas d'un pur cas fortuit (3)

---

1 Lyon-Caen et Renault, VI, p. 22. — Lowndes, p. 36. — Ulrich, vol. II. — Benecke, I, 463.

2. *Report Liverpool*, p. 168.

3. Par exemple, si, pendant le jet, l'eau pénètre dans le navire par les ouvertures naturelles, il faut voir là un cas purement fortuit, à

se produisant pendant l'acte volontaire et sans relation avec cet acte, pour qu'il y ait lieu à contribution dans l'esprit de nos Règles. Il n'est pas nécessaire que le capitaine ait prévu ce dommage et l'ait voulu (1).

En résumé, nous devons donc retenir simplement la nécessité d'un sacrifice volontaire comme condition de l'avarie commune, sans obscurcir cette claire notion par de subtiles distinctions sur le fondement et sur le champ de la volonté. L'acte doit être volontaire. Cela suffit pour qu'il y ait avarie commune, si, d'autre part, les autres conditions sont remplies.

Section III

L'avarie commune doit être un acte extraordinaire.

10. — L'avarie commune est un sacrifice extraordinaire, telle est la seconde condition que nous trouvons dans notre définition. Comment devons-nous com-

---

moins, bien entendu, que ces ouvertures n'aient été ouvertes pour effectuer le jet.

1. On traduit souvent cette idée en disant que les conséquences d'une avarie participent du caractère du fait générateur (fixité du caractère). Cette proposition n'est pas toujours exacte. La règle II, par exemple, n'exige pas que l'acte volontaire générateur du dommage soit avarie commune. V. ci-dessus, n° 49.

prendre ce mot « extraordinaire »? Il s'explique aisément lorsqu'on dit : « l'avarie commune est un acte extraordinaire », ou encore « un sacrifice ou une dépense extraordinaire » (1). Il faut, en effet, qu'un acte, une dépense, sortent des obligations ou des charges ordinaires des intéressés pour qu'il y ait avarie commune. Mais un sacrifice, un dommage, ne sont-ils pas, par définition, des événements extraordinaires ?

Cependant, les décisions anglaises définissent souvent l'avarie commune tout dommage résultant d'un sacrifice extraordinaire... C'est la définition du juge Lawrence, dans l'affaire Birkley c. Presgrave, en 1801, et M. Lowndes nous indique que cette définition a, depuis, été considérée comme la plus haute autorité en cette matière et est en quelque sorte devenue un axiome juridique (2).

Bien certainement, le juge Lawrence lorsqu'il donnait ou plutôt lorsqu'il rapportait cette définition, n'attribuait pas un sens particulier à cette expression. Comme le dit Lowndes, il paraphrasait plutôt la définition de l'ordonnance de 1681. Mais, lorsqu'après lui, des auteurs ou des juges emploient la même expression de « sacrifice extraordinaire »,

---

1. Définition de l'ordonnance de 1681, tit. 7, art. 2.

2. Lowndes, p. 21.

faut-il y voir une simple superfétation, ou bien cette expression correspond-elle à quelque chose de réel, à une condition ?

C'est bien à une condition qu'elle correspond dans de nombreux jugements anglais et il ne faut pas y voir une simple redondance. Il ne suffit pas, d'après la jurisprudence anglaise, qu'un acte soit extraordinaire, en degré (in degree) et qu'à ce titre il constitue un sacrifice. Il faut encore que ce sacrifice soit extraordinaire en nature (in kind). Par exemple l'emploi d'une machine auxiliaire dans les navires à voiles, l'emploi d'une pompe, l'élévation du salaire de l'équipage employé aux pompes dans un moment de danger, la rupture d'un câble... peuvent constituer des sacrifices consentis par le capitaine pour parer à un danger. Mais ces sacrifices ne seront pas dits extraordinaires, parce que, par leur nature, ils rentrent dans les obligations du transporteur (1).

11. — Retrouvons-nous cette distinction dans nos Règles ? On ne saurait l'affirmer avec une complète certitude. Les Règles VI et VII paraissent bien basées sur cette distinction. Cependant elles pourraient s'expliquer par le désir de restreindre les fraudes. Le forcement de voiles ou de machines en pleine mer est toujours sujet à caution et peut-être est-ce pour

---

1. Lowndes, p. 42, p. 93. — Ulrich, I, p. 24 et ss.

éviter les contestations qu'on les a exclus en principe de l'avarie commune. Les discussions malheureusement ne peuvent nous éclairer sur leur véritable esprit. Ces Règles ont en effet été admises presque sans débats.

Par contre à la conférence de Liverpool nous voyons proposer une nouvelle Règle bien nettement basée sur cette distinction (1) : « La dépense « causée par le remplacement du charbon consumé en « renflouant un navire en danger ou en pompant pour « maintenir le navire à flot ou en déchargeant le na- « vire..... *ne* sera *pas* admise en avarie commune. » « Cette consommation de charbon, en effet, dit M. Elms- « lie, rentre dans les obligations de l'armateur. »

L'opposition que rencontra cette Règle amena son auteur à la retirer. Faut-il en conclure qu'elle était en contradiction avec l'opinion de la majorité ? Pas nécessairement (2). M. Rose qui avait expressément

---

1. *Report*, p. 168.

2. Ce texte fut proposé à la conférence de Liverpool par l'Ass. of Average Adjusters qui l'avait longuement discuté. La négation qu'il contient fut ajoutée par l'Ass. of Average adjusters à la suite d'un amendement. Le texte proposé tout d'abord admettait ces dépenses de charbon en avarie commune. Ce texte fut repoussé parce que ces dépenses ne constituaient pas un sacrifice extraordinaire et on en changea le sens par la simple adjonction d'une négation. La conférence de Liverpool ne discuta pas le principe et le retrait de la Règle paraît avoir été un acte de complaisance envers quelques opposants.

déclaré que l'armateur est tenu par son contrat d'employer toutes les forces de son navire et de l'équipage dans toutes les circonstances, fit remarquer le caractère purement négatif de cette Règle et c'est certainement cette considération qui en provoqua le retrait.

Nous nous trouvons donc en présence du seul texte des Règles VI et VII. Ce texte paraît avoir suffi au tribunal de commerce d'Anvers qui s'en autorisa pour refuser d'admettre en avarie commune la rupture d'un câble. « Attendu qu'il a même été décidé quelquefois, peut-être à tort, que la perte d'une ancre après avoir mouillé en pagale est avarie commune, parce que les ancres ne sont pas destinées à être mouillées sans certaines précautions, mais que la VIe Règle d'York et d'Anvers énonce le principe que le forcement de voiles d'un navire à flot, ne constitue pas une avarie commune, parce que l'objet n'a pas été détourné de sa destination... Attendu que le principe étant ainsi posé, le demandeur ne saurait faire admettre comme avarie commune les dommages soufferts par ses amarres, car elles n'ont servi qu'à l'usage auquel elles étaient destinées (1).» On pourrait encore trouver le principe posé dans un

---

1. Trib. de Comm. Anvers, 22 sep. 1903. Navire : *Sealta*. Autran, XX-636. — Jacobs, *Droit maritime*, I, p. 466.

jugement du tribunal supérieur hanséatique. De même un jugement du tribunal de commerce de Dunkerque, peu précis il est vrai, admet en avarie commune les gages de l'équipage employé à un travail *extraordinaire* (1), pendant la relâche. Ces gages supplémentaires sont admis parce que ce travail (déchargement) ne rentrait pas dans la fonction ordinaire de l'équipage.

Devons-nous suivre cette jurisprudence, celle du tribunal d'Anvers particulièrement (car c'est le seul qui soit bien précis) ? Il y aurait bien à cela quelque danger et l'annotateur de la *Revue Internationale* ne manque pas de le faire remarquer. Cette jurisprudence pourra amener le capitaine, en cas de danger, à hésiter lorsqu'il devra faire un sacrifice ou une dépense de cette nature. Mais il ne faut pas oublier non plus que l'avarie commune n'a pas pour but de faire supporter aux chargeurs les frais qui incombent naturellement au transporteur.

D'autre part nous étudions les Règles d'York et d'Anvers (3) et nous devons les prendre telles qu'elles

---

1. 12 juillet 1901, Nav. : *Atlantic*. A. XVII-167.

2. 17 fév. 1903. A. XIX-209.

3. La règle IX pourrait être invoquée dans ce sens : lorsque le capitaine a dû, pour le salut commun, employer comme combustible une partie de la cargaison; il est débiteur envers la masse de la valeur des quantités de charbon correspondante. C'est que ce charbon, même en présence d'un péril, eût dû être brûlé et la dépense supportée par l'armateur.

sont. Or si nous nous rappelons que les Règles d'York et d'Anvers constituent sur bien des points un compromis entre les diverses législations, nous ne serons pas étonnés d'y trouver une disposition, une tendance au moins de la doctrine anglaise. Notre conclusion, peut-être hasardée il faut bien l'avouer, sera qu'un sacrifice devra être non seulement volontaire, mais aussi extraordinaire pour être avarie commune (1). Peut-être hasardée, disons-nous ? Car la vraie conclusion serait que ce point a besoin d'être revu et précisé par l'*International Law Association.*

Section IV

Le sacrifice doit avoir été fait en vue de toute l'aventure.

12. — Il faut que cet acte ait été effectué pour le salut ou dans l'intérêt de toute l'aventure. Il n'y a pas d'avarie commune, disent MM. Lyon-Caen et

---

1. C'est ainsi qu'avait décidé le Congrès international de Bruxelles 1888 : « Sont compris en avarie commune les dommages occasionnés aux choses employées à un usage auquel elles n'étaient pas destinées ; il en est autrement des conséquences préjudiciables résultant d'un usage excessif, mais conforme à la destination des choses, tel qu'un forcement de voiles ou un forcement de vapeur. »

Les décisions de ce Congrès sont rapportées dans Autran IV-867. Celle-ci est à la page 377.

Renault (1), si la mesure a été prise dans l'intérêt du navire seul ou de la cargaison seule. » Ce point ne soulève pas de discussion et est généralement admis. L'avarie commune est un acte qui doit intéresser toute l'aventure. Cependant nous croyons qu'il convient de faire des réserves. Puisque l'obligation à contribution est basée sur le principe d'équité (2), l'équité commande que tous ceux dans l'intérêt desquels un sacrifice est décidé soient appelés à contribution. Qu'il n'y ait pas avarie commune dans le sens technique du mot, soit ! Mais il y aura contribution. C'est là une pure affaire de mots. Le fond des choses est le même.

Ainsi un danger menace la cargaison seule. Par suite d'une tempête, l'arrimage des marchandises en cale s'est rompu. L'aération ne se fait plus. Ces marchandises sont menacées par l'échauffement. Le capitaine se décide à en jeter une partie pour permettre l'aération. L'ensemble de la cargaison n'aura-t-il pas à supporter cette perte ?

Il n'y aura pas avarie commune, dira-t-on, puisque toute l'aventure n'est pas intéressée. Mais l'équité veut qu'il y ait contribution. Il n'y a rien là qui soit

---

1. Lyon-Caen et Renault, VI, p. 23.

2. Lyon-Caen et Renault, p. 12 ss. — De Courcy, I, 238 ss. — Cf. Lowndes, p. 23 ss. — Cauvet, I-338.

en opposition avec les principes de l'avarie commune. On conçoit parfaitement un règlement entre certaines parties de l'aventure. Le Code italien en prévoit un expressément. Lorsque des marchandises ont été chargées sur le pont du consentement de leurs propriétaires et que certaines d'entre elles sont jetées, « il y a lieu à une contribution spéciale entre le navire, le fret et les autres marchandises chargées sur le pont, du consentement de leurs propriétaires » (art. 650). La même disposition se retrouve dans l'article 641 de la loi portugaise et elle a été admise pendant quelque temps par la jurisprudence anglaise qui y voyait sinon un cas de « general average » du moins un cas de « general contribution (1) ». Nous avons rappelé ces dispositions non point parce qu'elles se rapportent directement à l'hypothèse que nous avons envisagée, mais parce qu'elles montrent qu'il n'y a rien d'anormal à concevoir un règlement entre certaines parties seulement de l'aventure.

Nous admettrons donc, en nous fondant sur le principe d'équité, qu'il y a lieu à contribution entre les parties intéressées lorsqu'un acte extraordinaire aura été fait non pas dans l'intérêt de l'aventure, mais dans l'intérêt d'une partie de l'aventure, et nous ne

---

1. Lowndes, p. 55.

craindrons pas de dire qu'il y a là avarie commune. C'est une pure question de mots, avons-nous dit, mais il ne faut pas qu'une distinction terminologique nous induise en confusion. Il n'y aura pas avarie commune pour toute l'aventure. Mais il y aura avarie commune pour les intéressés.

Nous ne saurions cependant placer notre opinion sous l'autorité des Règles d'York et d'Anvers. La question n'y est pas prévue. Cependant nos Règles admettent l'équité comme fondement de l'avarie commune et nous n'avons fait que tirer les conséquences du principe d'équité. Nous n'exigerons donc pas pour qu'il y ait avarie commune que le sacrifice ait été fait pour toute l'aventure, navire et cargaison. Il nous suffira qu'un sacrifice donne lieu à contribution entre certains intéressés, pour que nous appelions le règlement qui interviendra entre ceux-ci, règlement d'avarie commune partiel et ce faisant nous croirons rester dans l'esprit des Règles d'York et d'Anvers.

13. — Nous avons étudié jusqu'ici la première façon de comprendre cette condition « pour le salut de toute l'aventure », nous avons vu le premier sens qu'on lui donne et nous avons refusé de l'accepter. Elle peut aussi être prise dans une seconde acception. Elle peut signifier et elle signifie, croyons-nous, que la mesure prise ne peut donner lieu à contribution que s'il y a eu une véritable communauté d'intérêts

entre les objets contribuables. Cette communauté est la condition même de l'avarie commune. C'est là une vérité d'évidence et qui n'est pas controversée. On discute par contre sur la nature de cette communauté. Le débat roule sur plusieurs hypothèses dont les circonstances peuvent donner un aspect différent à la question. Voici la principale cependant, celle que nous pouvons prendre comme type. Un navire est échoué, on décharge les marchandises. Puis on fait des frais pour renflouer le navire ou pour lui éviter d'autres risques. Il s'agit, bien entendu, d'un navire échoué fortuitement. Si, en effet, l'échouement avait été volontaire, tous ces frais seraient, sans conteste, avarie commune comme conséquence d'un acte d'avarie commune. L'échouement ici est fortuit, l'aventure court de grands risques, le capitaine fait décharger ses marchandises et dès lors le navire peut se relever soit par ses propres moyens, soit à l'aide d'autres navires. Pour rendre notre hypothèse plus claire, nous supposons que les marchandises ont été transportées dans un grand port d'où elles ont pu ou peuvent être embarquées aussitôt sur un autre navire pour leur destination primitive. Elles n'ont donc aucun intérêt à voir sauver leur premier transporteur. Les frais faits pour le salut de celui-ci seront-ils avarie commune ? Il n'y a plus de communauté réelle de toute l'aventure. Peut-on dire qu'il y ait encore une sorte de communauté factice et

que cette communauté factice « idéale » suffit (1) ?

« La communauté d'intérêt ne peut exister entre deux objets que lorsqu'ils courent les mêmes risques. Si une cargaison est débarquée, mise en sûreté et que le navire continue à courir des dangers, la communauté d'intérêt dans les mesures à prendre cessera *ipso facto* le jour où il n'y aura plus à bord un gramme de marchandises. » Nous empruntons ces lignes à l'opuscule cité en note de M. F.-C. Autran ; elles posent très nettement la question et résument la doctrine dominante aussi bien en France qu'en Angleterre et en Allemagne, doctrine d'ailleurs conforme à la jurisprudence (2).

« S'il s'agit d'un danger qui ne menace qu'une partie du navire ou tout le navire sans la cargaison, les mesures prises pour sauver la chose menacée ne donnent lieu qu'à des avaries particulières. Les dommages et les dépenses qui auraient dans l'origine le

---

1. Cf. De la communauté d'intérêt nécessaire pour qu'il y ait lieu à contribution en matière d'avarie commune. Observations à propos d'un jugement du Trib. de Com. de Marseille du 6 juillet 1905. Opuscule par F.-C. Autran, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 20, rue Soufflot. Cette affaire est actuellement pendante devant la Cour d'Aix. — Cf. A. XXI. 532.

2. Haute-Cour de justice, 21 juillet 1887, Angleterre. Nav. : *Cujus*, A. III. 329. — Oberlandgericht de Hambourg, 17 déc. 1887. Nav., *Anni.* A. III-737.

caractère de l'avarie commune le perdent lorsque la cargaison n'est plus à bord du navire. » Ainsi s'exprime M. Cauvet (1). Et MM. Lyon-Caen et Renault: « Les dommages causés au navire qui n'a plus sa cargaison à bord ne sont donc pas avarie commune alors même qu'ils l'auraient été si le déchargement n'avait pas eu lieu (2). » Enfin nous citerons une déclaration du Chief Justice Bovill dans une affaire Walthew c. Mavrojani, en appel devant la Cour de l'Echiquier... « ...Bref, tandis que pour être autorisé à faire une demande en avarie commune, il faut qu'il y ait un danger, ou présent ou imminent, commun au navire et à la marchandise, dans le cas qui nous occupe, la cargaison était en sûreté et le navire seul était en danger. Il était donc indifférent au propriétaire des marchandises que le navire soit ou non remis à flot.

« Il n'y eut dès lors aucun sacrifice ni aucune dépense extraordinaire dans le but de sauver communément le navire et la cargaison ou pour leur commun bénéfice. »

Le juge Smith ajoute : « Je veux simplement ajouter que, d'après moi, il peut y avoir certains cas où, bien que les marchandises aient été mises en sûreté

---

1. Cauvet, *Traité des avaries*, II, n° 343, p. 95.

2. Lyon-Caen et Renault, VI, p. 24, n° 881.

à terre, la situation de la cargaison peut être encore compromise, comme dans le cas où les marchandises périssables sont déposées sur une île déserte en un point peu fréquenté du globe. Mais ici non seulement les marchandises ont été débarquées, mais je tire encore cette conclusion qu'il était indifférent au propriétaire qu'elles soient transportées en Angleterre par le navire échoué ou par un autre ». Enfin le juge Hannen dit à son tour : « Ordinairement, les frais nécessités après l'enlèvement des marchandises du navire ne peuvent être faits que pour sauver le navire et ne bénéficient pas à la cargaison. »

Telle est, résumée dans ces quelques mots émanant des magistrats les plus élevés de l'Angleterre, la doctrine anglaise, doctrine à laquelle M. Lowndes (1) et la majorité des auteurs se rallient.

Cette doctrine est-elle celle des Règles d'York et d'Anvers ? Les discussions ne nous éclairent pas sur ce point. Cependant la Règle VIII « Frais d'allègement d'un navire échoué et dommage en résultant » paraît bien envisager notre hypothèse et la trancher dans le sens que nous indiquons : « Quand « un navire est échoué et que pour le renflouer le « chargement... est déchargé, les dépenses extraor- « dinaires d'allègement, location d'allèges et frais

---

1. Lowndes, p. 157 et ss.

« de rembarquement s'il y en a d'encourus, ainsi « que la perte ou le dommage en résultant seront « admis en avarie commune. » Il s'agit certainement ici d'un échouement fortuit (1) et d'une mesure prise pour le salut commun. Si on ne décharge pas, l'aventure est peut-être perdue. Les frais d'allègement sont donc bien exposés pour le salut commun. La Règle VIII les prévoit donc et les admet en avarie commune. Mais elle s'arrête là et ne parle pas des dépenses faites par la suite pour renflouer le navire. C'est qu'elle ne voit pas là une mesure prise dans l'intérêt commun. D'autre part nous voyons les Règles VI et VII exiger que la tentative de renflouement du navire ait été décidée pour le salut commun. C'est dire qu'il faut, pour que la cargaison contribue aux frais de ce renflouement, qu'elle y ait un intérêt et ce n'est pas le cas lorsque par hypothèse elle peut se rendre à destination sur un autre navire. Les travaux préparatoires ne peuvent nous éclairer sur la pensée des auteurs de ces trois Règles. Elles ont été adoptées presque sans débats après quelques mots de M. Elmslie qui avait présenté les Règles VII et VIII. Ces propositions étaient « self-evident. »

---

1. Il ne peut s'agir en effet d'un échouement volontaire, ni d'une mesure prise à la suite d'un échouement volontaire. Ce cas est prévu par le paragraphe 2 de la Règle V.

2. *Report Liverpool*, p. 167.

Malgré ce silence, le texte de la Règle VIII et des Règles VI et VII nous permet de croire, sans trop de témérité, que les membres de la Conférence entendaient adopter la doctrine que nous avons exposée. On le comprendra aisément si on considère que c'est la doctrine généralement admise, et qu'elle domine plus particulièrement en Angleterre. Ainsi nous exigerons, sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers, qu'un acte ait bien été fait en vue de tous les contribuables pour qu'il soit par lui-même avarie commune.

Mais il ne faut pas s'y tromper, nous n'entendons pas exiger que, toujours, navire et cargaison soient réunis en un seul tout, et lorsque nous avons opposé plus haut communauté réelle et communauté factice, nous ne concevions pas cette communauté réelle comme une union matérielle. On pourrait le croire à lire les citations que nous donnons. C'est que ces citations visent l'hypothèse que nous avons prise comme type, et à cette espèce elles s'appliquent exactement. Dans d'autres cas, cette notion de la communauté devrait être élargie. Si par exemple des marchandises périssables ont dû être déchargées sur une île déserte exposée aux intempéries et si, pour sauver à la fois le navire et la cargaison, le capitaine se décide à forcer ses machines au lieu d'attendre des secours étrangers, le sacrifice qu'il fait

est bien décidé dans l'intérêt commun (1). Quoique cargaison et navire soient matériellement séparés, il existe encore, entre eux, une communauté réelle d'intérêts. C'est cette communauté que nous opposons à cette sorte de communauté factice qu'on voudrait faire résulter de ce seul fait qu'au moment du sinistre navire et cargaison formaient un seul tout. Enfin, nous plaçant à un autre point de vue, nous devons rappeler que, dans bien des circonstances, un acte qui aura été fait dans l'intérêt du navire seul ou de la cargaison seule, devra être admis en avarie commune comme étant la conséquence d'un acte d'avarie commune, d'un échouement volontaire par exemple.

On voit de quelles réserves nous sommes obligé d'accompagner la conclusion que nous allons donner sur la question que nous venons d'étudier. C'est qu'en effet, comme le dit M. Autran dans l'opuscule précité « : Les événements de mer n'ont pas la pré-« cision d'un théorème, leurs contingences ne peu-« vent se résoudre par une équation unique, sorte « de selle pour tous chevaux. » Néanmoins, et avec toutes ces réserves, nous croyons pouvoir poser comme principe général que l'acte d'avarie commune

---

1. Cf. R. VII « tentative de renflouement décidé pour le salut commun. »

doit avoir été fait pour toute l'aventure, c'est-à-dire, selon le sens que nous avons donné plus haut à cette expression, pour tous les éléments que l'on appelle à contribution. Il faudra donc que tous ces contribuables soient unis par les liens d'une communauté d'intérêts qui les rendent solidaires devant les événements.

Section V

Faut-il que le sacrifice ait été fait en vue du salut commun ? Ou l'intérêt commun suffit-il à le justifier ?

14. — Nous nous trouvons maintenant en présence d'une des questions les plus importantes et les plus discutées dans la matière de l'avarie commune. Faut-il, pour qu'un sacrifice constitue une avarie commune, qu'il ait été fait en vue d'éviter un péril commun, ou suffit-il qu'il ait été fait dans l'intérêt commun ?

La théorie de l'intérêt commun, du « common benefit », ne remonte pas loin et il serait hasardé de la rattacher à la loi romaine. D'après M. de Valroger (1) elle devrait être attribuée à un jurisconsulte

---

1. De Valroger, *Des caractères généraux de l'avarie commune*, A. 1-266 s.

danois du XVIIIe siècle : Wedderkopf. Elle a été reprise par M. de Courcy (1) qui a su lui attirer d'assez nombreux partisans pour la faire admettre dans le projet de réforme du Code de 1867. M. de Courcy prétend d'ailleurs que notre droit actuel admet le simple intérêt commun comme base possible de l'avarie commune, et s'appuie pour l'affirmer sur l'expression « pour le bien et le salut commun » qu'emploie l'article 400. Cette interprétation peut paraître un peu hardie et n'est peut-être pas d'accord avec les lois de la grammaire. Pour le bien et le salut commun, c'est ainsi que s'exprimait déjà l'Ordonnance de 1681 (2) et nous savons que les anciens auteurs Émerigon, Valin la comprenaient autrement que M. de Courcy.

Cette définition de l'Ordonnance qui fut admise d'abord par les coutumes maritimes, puis par les codes où elle entra par l'intermédiaire de notre article 400 a toujours été interprétée comme exigeant le salut commun. C'est sur elle, en somme, autant que sur la Lex Rhodia, que s'est fondée la coutume anglaise (3) et on sait qu'elle exige et exigeait surtout des conditions très étroites de péril imminent,

---

1. M. de Courcy, *Questions de droit maritime*, I, 225.
2. L. III, tit. VII, art. 2.
3. Cf. une définition de 1789 dans Lowndes, p. 18.

réel... (1). Au surplus, la Commission de réforme de 1867 elle-même avait dû sentir la difficulté de justifier grammaticalement cette interprétation puisqu'elle avait remplacé cette malheureuse conjonction copulative « et » par « ou » : « pour le bien ou le salut commun ». La jurisprudence, à part quelques exceptions isolées (2), n'a pas fait grand accueil à la nouvelle théorie et il en a été de même de la doctrine (3). Par contre, elle a paru satisfaire la majorité des intéressés et a pour elle le commerce de mer de presque tous les pays. Il est même très probable que la jurisprudence universelle l'aurait admise si elle ne s'était pas trouvée en présence de textes malheureusement trop précis.

Nous ne nous attarderons pas à présenter et à discuter ces deux théories. Elles sont assez connues pour que nous n'ayons pas besoin de le

---

1. Cf. Lowndes, p. 19 s.

2. Un arrêt de la Cour de cass. du 28 oct. 1901 paraît juger l'intérêt commun suffisant. A. XVII-13.

3. Cf. Cauvet, *Traité des assurances*, n° 340. — Fisquet, *Traité des avaries*, n° 320. — Desjardins, *Droit commercial maritime*, n° 976. — De Valroger, V, n° 1978. — Lyon-Caen et Renault, VI, p. 26. — Par contre, M. Weil, *Des assurances maritimes et des avaries*, n° 282, et Droz, *Des assurances*, ont suivi M. de Courcy. Pour la doctrine étrangère : Jacobs, *Droit mar. belge*, I-442. — Ulrich, *Grosse Haverei*, I-11. Berlinghieri, *Delle avarie a della contribuzione nelle avarie comuni*, p. 46 s., exigent le salut commun.

faire. Quant à nous, nous suivrions plus volontiers M. de Courcy, réserve faite quant à l'interprétation qu'il donne de notre article 400. On admet généralement aujourd'hui que le système de l'avarie commune ne prend pas sa base dans le contrat d'affrètement et n'est point un système spécial au droit maritime. On en fait une simple application du principe d'équité (1). N'est-il pas équitable que celui qui a fait un sacrifice pour l'intérêt commun, ne soit pas seul à le supporter? Au point de vue pratique même, n'est-il pas préférable pour les divers intéressés, que le capitaine puisse prendre la responsabilité d'un acte qui leur sera très profitable. Si un steamer, par suite d'un accident de machines, se voit obligé d'aller à la voile ou ne peut plus marcher que très lentement, le capitaine ne pourra-t-il pas, s'il croit cette perte de temps très préjudiciable aux intérêts de son armateur et de ses

---

1. Lyon-Caen et Renault, VI-11. — De Courcy, *Questions*, I-238. — Lowndes, p. 24 et s. *Contra* : Cauvet, I, n° 338. — Ulrich, I, p. 10 et s. L'avarie commune est en effet basée sur le principe d'équité. Mais ce principe se présente sous différentes formes et agit de différentes façons suivant les circonstances. Nous verrons plus loin (N° 27) que l'avarie commune ne se fonde ni sur le principe de l'enrichissement sans cause ni sur le principe de l'*in rem verso*, mais bien sur une autre forme du même principe d'équité d'après lequel nul ne doit être appauvri dans l'intérêt d'autrui.

chargeurs, demander à un autre navire de le remorquer ? Sa cargaison est composée de bestiaux qu'une longue et peut-être pénible traversée menace de dépérissement, ou bien il sait que les marchandises qu'il transporte perdront une grande partie de leur valeur sur le marché auquel elles sont destinées si elles n'arrivent pas avant telle date. D'autre part, l'intérêt de son armateur est d'avoir un navire réparé et à sa disposition le plus tôt possible.

Il est certain que si tous les intéressés se trouvaient à bord ils exigeraient que le capitaine prît cette mesure. Celui-ci ne pourra-t-il assumer cette responsabilité sous le prétexte qu'il ne se trouve pas en face d'un danger ? Les hypothèses sont nombreuses où l'intérêt de l'aventure rend un sacrifice presque nécessaire (1). Cette considération ne suffirait-elle pas à contrebalancer les craintes de fraude et de procès que fait naître chez les auteurs l'admission de ce principe ?

---

1. Bien entendu, toute mesure prise dans l'intérêt commun, dans des circonstances de navigation normale, ne constituera pas une avarie commune. Il ne faut pas pousser jusqu'à l'extrême la théorie de l'intérêt commun. Pour qu'il y ait avarie commune, il faut qu'il y ait avarie, c'est-à-dire un ensemble de circonstances anormales et extraordinaires. C'est seulement dans ce cas que la question se pose. Dans tous les autres cas où le capitaine ayant pris une mesure onéreuse pour lui mais profitable à l'aventure, en réclame le remboursement, il ne peut le faire qu'en se basant sur les principes de la gestion d'affaire.

Nous ne faisons qu'effleurer cette discussion qui ne serait pas à sa place dans notre étude. Nous nous contenterons de rechercher quel choix les auteurs des Règles d'York et d'Anvers ont fait entre les deux théories (1), ou plutôt s'ils ont bien fait un choix. Pour cela, nous examinerons tout d'abord le texte même des Règles. Nous verrons ensuite si les conclusions de cet examen sont confirmées par l'étude des discussions. Cette question n'a pas, comme on pourrait le croire, un pur intérêt théorique. Elle peut très bien se poser dans la pratique. Elle se pose, par exemple, pour l'interprétation des Règles VIII et X. Enfin les Règles d'York et d'Anvers sont susceptibles de modifications nouvelles. Il est intéressant de rechercher dans quel sens probable elles seront faites.

---

1. On pourrait même prétendre qu'il y a trois théories en présence. Il y a en effet deux théories du « common salvety ». La première, d'origine anglaise, voudrait que la communauté de l'avarie cessât au moment où cesse le danger. Elle en exclurait les mesures qui peuvent être prises, comme conséquences de l'avarie lorsque le danger est passé. Par exemple : l'entrée dans un port de relâche, la nourriture de l'équipage, etc... Cette doctrine trop stricte est aujourd'hui abandonnée et on admet que toutes les conséquences d'une avarie commune sont avarie commune. La deuxième exige seulement que l'acte primitif soit avarie commune. Pour cela elle veut qu'il ait été décidé en présence d'un danger. Mais on est loin de s'entendre sur la nature et le degré du péril. Nous reviendrons d'ailleurs sur ces points dans le texte.

15. — Une première remarque qui doit nous frapper si nous comparons les deux textes d'Anvers 1877 et de Liverpool 1890, c'est que, dans le premier de ces textes, nous ne trouvons jamais employées les expressions « common safety » ni « common benefit ». Dans le second au contraire nous lisons assez souvent « common safety ». C'est à dessein qu'on évita à Anvers d'employer l'une ou l'autre de ces expressions. On hésitait en effet à poser un principe nouveau si opposé au droit anglais et on craignait d'exciter contre les Règles des oppositions trop fortes.

Déjà au Congrès d'York en 1864, le Comité du *Lloyd's* avait déclaré se désintéresser de l'œuvre entreprise, prévoyant une extension du système anglais (1). Il fut encore plus net et même hostile en 1877 (2). « La base de l'avarie commune, écrivait son chairman, est un sacrifice fait pour éviter un péril imminent. Cette condition doit toujours former la base de toute demande en contribution, et on ne doit pas admettre, en dehors de cette base, le nouvel élément proposé du « common benefit ». Du fait que les Règles d'York ont été adoptées comme base de la discussion, nous ne pouvons attendre du

---

1. Voir cette première lettre du *Llyod's*, Wendt, p. 132.
2. Deuxième lettre du *Llyod's*, Wendt, p. 221.

Congrès d'Anvers aucun retour au vieux principe.... Le Comité croit donc devoir informer l'association qu'il doit être bien entendu que le *Llyod's* s'opposera à toute extension de la théorie de l'avarie commune. » Cette menace, si peu déguisée, était faite pour inquiéter et rendre prudents les membres du Congrès d'Anvers. Ils ne voulaient point se mettre en opposition trop nette avec les sentiments exprimés par le Comité du *Lloyd's*, d'autant plus que ces sentiments étaient partagés par un certain nombre d'entre eux. Aussi évitèrent-ils d'employer des expressions qui auraient l'air de poser le nouveau principe. Mais d'autre part ils eurent soin aussi d'écarter celles qui auraient paru consacrer l'ancien.

Leurs efforts d'ailleurs ne furent pas toujours heureux et cette préoccupation ne contribua pas peu à rendre leur texte imparfait. Dans certaines Règles, ils durent recourir à des périphrases d'un sens équivoque et en vinrent à poser des principes, en apparence du moins, qu'ils n'admettaient pas. C'est ainsi que nous voyons la Règle II, exiger pour l'admission de certains dommages, une condition qui n'était pas dans l'esprit de ceux qui l'ont votée. « Le dommage causé... par toute ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet sera bonifié en avarie commune, pour autant que la perte du jet soit elle-même admissible... » Ce dernier membre de phrase paraît dire qu'un acte ne peut être générateur d'avarie

commune que s'il est lui-même admis en avarie commune. Ainsi des marchandises sont placées dans une partie du navire ne faisant pas corps avec la membrure. Pour sauver l'aventure, le capitaine fait ouvrir cette partie du navire, soit entrepont ou autre... et fait jeter ces marchandises. En vertu de la Règle I, le jet de ces marchandises n'est pas admis en avarie commune. Mais si par les ouvertures faites, l'eau pénètre dans le navire et cause des dommages. ceux-ci ne seront-ils pas admis ? L'expression employée par cette Règle, paraîtrait les exclure. Or ce n'est certainement pas ce que voulaient les membres de la conférence d'Anvers.

Nous reviendrons sur ce point lorsque nous étudierons cette Règle II. Pour le moment, nous nous contenterons d'invoquer la parole d'un témoin autorisé, M. le Président Sieveking. M. Sieveking prit une telle part aux diverses conférences de l'International Law association qu'il fut appelé à l'honneur de présider la conférence de Liverpool. Nul n'avait donc plus d'autorité pour exprimer la pensée de ses collègues d'Anvers. C'est ce qu'il fit, pour le point qui nous occupe, dans un arrêt du tribunal supérieur hanséatique du 17 octobre 1900 (1) : « Il ressort clai-« rement, dit-il, des discussions qui se sont élevées

1. Autran, XVI-524.

« au Congrès d'York comme à celui d'Anvers entre « les partisans de la théorie du salut commun et ceux « de la théorie du profit commun, que, pour éviter « un conflit inutile, on évita à dessein d'employer « l'une ou l'autre de ces expressions dans la rédaction « des Règles. On ne les trouve en effet nulle part « ni dans les Règles d'York ni dans celles d'Anvers, « et pour la Règle II on préféra à la formule « un « jet fait pour le salut commun » (1) qui seule en « rendait véritablement le sens, la tournure « dans « le cas où la perte par le jet serait bonifiée en « avarie commune ». C'est ainsi que cette condition « essentielle à l'application de la Règle II : le jet lui-« même doit être un acte générateur d'avarie com-« mune, qui aurait dû être exprimée en termes clairs « et précis, se trouve, au contraire, grâce à la tour-« nure employée, et sans que de part ni d'autre « ce fût exigé comme indispensable, formulée au « moyen d'une phrase qui lui donne ce sens plus étroit « et inacceptable en fait, que cet acte générateur « d'avarie commune doit pouvoir en outre entrer en « contribution. » Ainsi, en apparence, la Règle II d'Anvers exigeait pour que les conséquences d'un acte soient admissibles en avarie commune, que cet

---

1. C.-à-d. « seront admis en avarie commune les dommages causés par l'eau qui descend par les écoutilles pratiquées en vue *d'un jet fait* pour le salut commun » : rédaction adoptée en 1890.

acte ait lui-même été admis, alors qu'en fait, elle exigeait seulement que cet acte ait été fait pour le salut commun (1), tout cela pour éviter d'employer une expression dangereuse. On pourrait en dire autant des Règles VII et VIII d'Anvers (aujourd'hui R. X et XI) où, pour ne pas mettre salut commun, ni bénéfice commun, on employa cette expression d'un vague recherché : « Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche, dans des circonstances telles que les frais d'entrée dans ce port sont admissibles en avarie commune... » Une pareille rédaction n'était pas faite pour éclairer beaucoup les juges ni les parties et à dessein on évitait de définir les circonstances dans lesquelles les frais de relâche seraient bonifiés. De même encore, dans la Règle V sur l'échouement volontaire, on posait une exception. On excluait certains échouements. Mais on se gardait bien de donner la règle générale, et cependant on n'avait pas à faire ici de choix entre les deux théories : un échouement volontaire ne peut être motivé que par un péril, par une intention de salut et non de simple profit. C'est le seul mot de salut commun, la seule crainte du terme même qui arrêta la conférence. La même observation vaut pour la Règle VI. Un forcement de voile ne se conçoit guère que lorsqu'il s'agit d'éviter un danger.

---

1. V. cette étude, R. II, n° 49.

16. — On voit avec quels scrupules exagérés les auteurs des Règles d'Anvers 1877 avaient écarté toute expression compromettante. Ces scrupules disparurent en 1890. On n'hésite plus à parler de salut commun. Ces mots se retrouvent dans un grand nombre de Règles. D'où provient ce changement ? La théorie du salut commun l'aurait-elle définitivement emporté ?

La simple lecture des Règles II, V, VI, VII, IX et X semble l'affirmer. Dans tous ces textes on parle de salut commun et on semble faire de cette intention de salut une condition générale de l'avenir commun. Mais il ne faut pas s'arrêter à une simple lecture.

Peut-être un examen approfondi de ce texte même dissipera-t-il cette première impression. Peut-être pourrons-nous trouver une autre raison à ces modifications que l'adoption par la conférence de la théorie du salut commun. Si cependant une de nos règles paraissait affirmer nettement et d'une façon générale la nécessité d'une intention de salut, il ne faudrait pas se hâter de conclure. Les règles d'York et d'Anvers en effet sont loin d'être une œuvre parfaite et, ainsi que nous l'avons dit plus haut, il a manqué à leurs auteurs, c'est-à-dire à la majorité, à la fois une théorie bien établie et un esprit théorique indispensable aux assemblées qui font œuvre législative. Il ne serait donc pas étonnant que nous trouvions des textes en contradiction avec la tendance

générale de la majorité même. Prenons tout d'abord les Règles II, V, VI et VII. Les trois premières correspondent, quant à leur objet, aux Règles d'Anvers portant le même numéro. La quatrième est une création du Congrès de Liverpool (1). Nous avons vu que pour la Règle II, la Conférence d'Anvers avait cru devoir adopter une périphrase équivoque. Lors de la réforme de Liverpool on se rendit compte que cette crainte du mot propre n'était pas justifiée. L'ancienne Règle II ne traitait que des dommages, conséquence d'un jet. La nouvelle vise à la fois les conséquences de tout sacrifice fait pour le salut commun et celles qui résultent d'un jet. Pour les premières on envisageait celles qui résultent de quelque sacrifice matériel tel que le coupement d'un mât. C'est l'hypothèse même qui fut envisagée. Et il n'est pas étonnant qu'on ait cru devoir parler de salut commun. Il n'en est pas moins vrai que le texte est très général et, qu'à le prendre tel qu'il est, il devrait nous conduire à n'admettre en avarie commune que la conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun. Nous devons donc réserver cette

---

1. Nous faisons cette observation pour éviter une confusion. On aura remarqué que l'ordre des Règles d'Anvers ne correspond pas toujours à celui du texte d'York. C'est ainsi que les Règles VII et VIII d'York correspondent aux Règles X et XI d'Anvers. Au surplus on se reportera au texte comparatif, p. 28.

partie de cette Règle avant de nous prononcer sur sa véritable portée. Quant au second alinéa de notre Règle, il traite des dommages qui sont la conséquence d'un jet. Un jet peut-il être fait dans d'autres circonstances qu'en présence d'un péril ? Certes on peut concevoir que, pour traverser une barre, sans aucun concours de circonstances périlleuses, un navire trop chargé puisse être amené à effectuer un jet, et cela dans l'intérêt de toute l'aventure. On pourrait ainsi nous objecter qu'en écartant une pareille hypothèse et toutes les hypothèses analogues, la Règle II a bien pour but de faire d'un péril la condition du jet avarie commune. Mais, outre que cette hypothèse et toutes celles qu'on pourrait imaginer seraient écartées de l'avarie commune pour d'autres raisons (1), le jet normal ne peut se concevoir que lorsqu'un danger le rend nécessaire. On n'a jamais connu que celui-là dans la pratique et il n'est pas d'exemple de jet opéré dans un simple but de profit commun. Il ne faut point, en matière de droit maritime, raisonner tout à fait en dehors et au-dessus de la pratique. Une théorie juridique, en notre matière surtout, ne doit pas perdre le contact avec la réalité, sous peine de se perdre dans l'abs-

---

1. Dans l'hypothèse prévue, il n'y aurait pas sacrifice extraordinaire, mais accomplissement d'une charge du transporteur.

traction. Navire, cargaison, capitaine, jet, ce sont là des choses, personnes et circonstances réelles dont il ne faut pas faire de pures entités.

Les membres de la Conférence de Liverpool ne conçurent pas le jet comme pouvant être fait en dehors de certaines circonstances périlleuses. Il n'y avait, dès lors, aucun inconvénient à parler de salut commun. Il en était de même des règles V, VI et VII. Pour la règle V, on ne peut imaginer un navire s'échouant volontairement dans le simple intérêt commun. Quant aux règles VI et VII, qui prévoient le forcement de voiles et de machines, nous avons déjà vu que les auteurs de nos règles avaient, en principe, exclu ces actes de l'avarie commune, comme n'étant point des sacrifices extraordinaires (1).

A Liverpool on admit exceptionnellement le forcement de voiles et de machines, lorsqu'il a lieu pour renflouer un navire échoué. Pouvait-on, dans cette espèce, employer une autre expression que celle de salut commun? Lorsqu'un navire est échoué, et qu'aucun danger ne le menace, lorsqu'il a le temps enfin, ne doit-on pas, pour le renflouer, l'alléger momentanément, comme l'indique la Règle VIII, et, s'il le faut, recourir à des secours étrangers, plutôt que de tenter une manœuvre dangereuse

1. Cf. plus haut, n° 11.

qui peut faire crever la coque et, presque toujours, laisser le navire complètement désemparé. Le fait qu'un navire est échoué, et qu'il n'a pas d'autres ressources que celle-là, n'indique-t-il pas qu'on ne peut plus songer qu'au salut commun et qu'il ne saurait être question d'intérêt commun? La Règle VII cependant, parle à la fois du salut commun et de la position dangereuse. Serait-ce que les auteurs de cette Règle aient voulu plus particulièrement faire de ce péril la condition de l'avarie commune, dans le cas de forcement de vapeur ? Cela se comprendrait fort bien, le forcement de machines étant souvent très dangereux.

Nous croyons que telle a bien été leur pensée. Mais il ne faut pas nécessairement voir là l'affirmation d'un principe général. Nous savons avec quelles hésitations, avec quelle répugnance presque, on finit par admettre ces sortes de dommages en avaries communes. Un forcement de machines peut avoir été risqué dans les cas où l'échouement n'est que momentané. N'était-il pas prudent de préciser ?

Nous retrouvons encore le « salut commun » exigé par les règles IX et X. Pour la règle IX l'emploi de cette expression nous paraît encore commandé par le simple bon sens. On ne peut admettre l'emploi du chargement comme combustible que dans des circonstances extraordinaires. Décider le contraire serait ouvrir la porte à toutes les fraudes. Nous ne

pouvons malheureusement donner une explication aussi simple de la Règle X. L'ancienne Règle portait : « Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans des circonstances telles que les frais d'entrée dans ce port seront admissibles en avarie commune... » Nous avons déjà fait observer que la conférence d'Anvers n'avait point voulu définir ces circonstances pour ne pas avoir l'air d'exercer un choix entre les deux théories. La nouvelle Règle porte: « Lorsqu'un navire sera entré dans un port ou lieu de relâche... par suite d'un accident, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui rendent cette mesure nécessaire pour le salut commun... » Ce qui est la traduction très exacte du texte anglais: « in consequence of accident, sacrifice, or other extraordinary circunstances, which render that necessary for the common safety. »

Nous nous trouvons tout d'abord en présence d'une difficulté d'interprétation de ce texte. On peut en effet se demander si cette phrase relative « qui rendent cette mesure nécessaire... » s'applique seulement à circonstances extraordinaires ou bien aussi à accident et à sacrifice. Si elle détermine seulement les mots « circonstances extraordinaires » le sens est clair. Un accident, un sacrifice prive le navire d'une partie de ses moyens et, d'une façon générale, rend une relâche utile sans qu'il y ait de péril à craindre. Il suffira d'un intérêt

justifié par une raison sérieuse, accident ou sacrifice, pour que la relâche soit admise en avarie commune. Si au contraire on applique la « phrase relative » à accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires, le sens change du tout au tout : il faudra dans tous ces cas pour qu'il y ait avarie commune la crainte d'un danger. Il n'y a, croyons-nous, aucune bonne raison grammaticale de choisir entre ces deux interprétations. Par contre, si on admet la plus restrictive et si on admet dans tous les cas la nécessité d'un péril, on peut se demander à quoi servent les mots « accident » et « sacrifice ». Ils seraient inutiles et rentreraient dans la catégorie des « circonstances extraordinaires ». On ne pourrait donc expliquer leur présence dans le texte que par une négligence de rédaction.

Il est vrai que cette explication ne serait pas invraisemblable. Un texte législatif n'est jamais bien parfait et l'on ne découvre ses défauts que plus tard. Cependant cette négligence serait d'autant plus étonnante dans notre texte qu'au cours de la discussion très longue à laquelle il a donné lieu il a été modifié plusieurs fois. Mais admettons néanmoins que cette phrase relative s'applique à toute l'énumération. Faudra-t-il y voir une consécration de la

---

1. V. Lowndes, p. 182.

théorie du salut commun? Point du tout. Cette décision pourrait encore et devrait certainement s'expliquer par la même raison que les Règles VI et VII. Il ne serait pas étonnant que les membres des conférences appartenant pour le plus grand nombre à des pays de droit anglais n'aient voulu admettre les frais de relâche qu'avec de nombreuses réserves. La jurisprudence anglaise (1) est en effet, mais surtout était très exigeante à l'égard des circonstances qui peuvent justifier une relâche et il faut bien avouer que ce n'est pas sans quelque raison. Si donc on admettait de notre Règle l'interprétation la plus restrictive, il ne faudrait y voir qu'une mesure de prudence et non point l'affirmation d'une théorie générale. Pour nous, nous laisserons notre interprétation en suspens pour le moment, puisque aussi bien la solution à la question que nous étudions ne dépend pas d'elle (1).

Ainsi la première impression que donne une lecture superficielle du texte de certaines Règles s'efface à l'examen plus approfondi. Dans tous les cas où nous voyons employer les mots de salut commun, sauf pour le premier alinéa de la Règle II que nous avons dû réserver, nous pouvons l'expliquer très simplement. Pour les Règles II, 2e alinéa, V, VI et IX et

---

1. Nous la retrouverons lorsque nous étudierons en détail la Règle X. Il sera temps alors de nous décider.

même pour la règle VII les membres de la conférence de Liverpool se trouvaient en présence de circonstances de fait. Aucun des sacrifices prévus ne peut être raisonnablement conçu en dehors d'un péril. La théorie générale n'était donc pas en jeu. L'intention de salut dans toutes ces espèces était une condition imposée par le fait. Pourquoi ne pas la faire reconnaître comme condition de droit ? Quant à la Règle X^a elle s'expliquerait aussi très raisonnablement par la peur des fraudes auxquelles peut donner lieu la relâche.

Telle est la conclusion que l'on pourrait tirer d'une simple étude critique de ces textes. Ils n'affirment pas la théorie du salut commun comme base unique de l'avarie commune. Aussi bien d'autres Règles, la Règle VIII par exemple, la règle X^b peut-être, et certainement la Règle X^d sont fondées sur le simple intérêt commun.

Mais les textes ne suffisent pas toujours à exprimer la pensée générale de leurs auteurs. Et cela est particulièrement vrai en ce qui concerne nos Règles qui ne renferment que des solutions d'espèces. Pour dégager l'idée fondamentale de leurs auteurs, nous devons recourir aux discussions des conférences. Nous y verrons très nettement affirmée la théorie du common benefit comme étant celle de la majorité et nous pourrons enfin contrôler ainsi l'explication que nous avons donnée des Règles qui emploient l'expression de salut commun.

17. — Nous rappellerons en premier lieu quelques mots de M. Gray Hill à la conférence de Liverpool. Ils n'ont pas trait directement à la question que nous étudions. Mais ils montrent quel était le penchant de la majorité et quelles considérations l'ont poussée à se borner elle-même (1). « Avant d'entrer dans les « détails, dit-il en substance, il sera bon d'établir ce « principe que si l'on doit changer quelque chose aux « Règles actuelles, on doit le faire pour satisfaire les « deux parties (chargeurs et armateurs), dans le sens « d'une extension des principes de l'avarie commune. « Il ne faudra point cependant pousser ce principe « à l'extrême ; on devra, en effet, respecter les « opinions des personnes intéressées dans cette « matière, qui, les unes retenues par un certain con- « servatisme, les autres poussées par des considéra- « tions d'ordre pécuniaire ne voudraient pas aller « trop loin dans ce sens. » Ces quelques mots nous traduisent parfaitement la mentalité de la conférence et pourraient nous expliquer au besoin qu'elle ait posé certaines règles contraires à l'opinion générale. C'est que les intéressés comprenaient qu'ils ne pourraient faire adopter leurs opinions que petit à petit et ils préféraient y renoncer momentanément plutôt que d'exposer leur œuvre à un échec. Ainsi chaque con-

---

1. *Report of Liverpool*, p. 56.

férence marquait un nouveau progrès vers l'extension des principes. C'est ce qui s'est produit pour la théorie du « common benefit » qui présentée d'abord timidement, finit par se constituer une grande majorité. Il n'en fut presque pas question à la première conférence à Glasgow en 1860. Les Anglais en étaient encore à ce que nous pourrions appeler la « physical safety ». Seule la mesure prise en présence du danger constitue une avarie commune. Avec le danger cesse l'avarie commune. Aussi lorsqu'on proposa d'admettre à contribution les frais d'entrepôt des marchandises dans le port de refuge, de rechargement et de sortie du navire, on rencontra quelques oppositions. « Quand le navire et la cargaison sont en sûreté dans le port de refuge, l'avarie commune cesse. »

M. Basly combattit cette théorie déjà désuète. « Le salut physique n'est le but final que dans quelques cas d'avarie commune, dit-il. Dans la plupart des cas, le but final c'est l'arrivée de l'aventure à destination. Terminer l'avarie commune au déchargement du navire, c'est la couper en deux (1). » Ce n'est certes pas encore la théorie du profit commun. Mais c'est presque un progrès sur la doctrine anglaise qui n'était pas bien fixée.

---

1. Wendt, p. 61.

En 1862, au Congrès de Londres, le progrès est encore plus sensible puisque, ainsi que nous l'apprend M. Wendt (1), sur quatorze membres que comptait le Comité nommé à la suite de ce Congrès, treize se déclarèrent partisans de la théorie du « common benefit ». Il est vrai que les membres du Comité n'entendaient pas exactement par ces mots de « common benefit » ce que nous appelons « intérêt commun ». Ou plutôt la théorie de l'intérêt commun n'était pas encore complètement formée. Et nous croyons qu'elle n'était pas non plus comprise dans toute son ampleur aux conférences d'York et d'Anvers. On n'admettait certainement pas qu'une mesure prise dans un simple intérêt commun pût donner naissance à une action en contribution, que par exemple, pour éviter un retard provenant d'un mauvais fonctionnement des machines, le capitaine, dans l'intérêt de toute l'aventure, pût se faire remorquer et demander aux intéressés une contribution pour les frais de remorquage. Mais lorsque, par un acte fait pour le salut commun, la série des avaries communes avait été pour ainsi dire ouverte on admettait que le capitaine prît alors telle ou telle mesure en considération du seul bénéfice commun. Il faut ici bien distinguer. Certaines de ces mesures

1. Wendt, p. 191.

auraient pu être admises comme conséquence de l'avarie commune et c'est le progrès réalisé à la conférence de Glasgow lorsqu'elle écartait la théorie du « physical safety ». On voyait déjà là, d'ailleurs, une forme de la théorie du « common benefit », ce qui était faux. Mais le progrès est plus grand maintenant. Il ne s'agit plus des frais de déchargement et de rechargement de la marchandise, mais bien d'autres mesures qui ne sont pas la conséquence directe de l'avarie commune. Ce sera par exemple le remorquage du navire du port de refuge dans un autre port où il sera plus facilement réparé. Ainsi on le voit, la théorie de l'intérêt commun gagne du terrain. Mais ce n'est guère qu'à la conférence de Liverpool qu'elle entra franchement dans la discussion.

18.—C'est d'abord à propos de la Règle II que nous la voyons mise en question et précisément à propos du premier paragraphe de cette Règle que nous avons dû réserver (1). Nous avons dit qu'à prendre ce texte tel qu'il est, nous devrions exclure de l'avarie commune les conséquences de tout sacrifice qui ne serait pas fait pour le salut commun. Et nous serions ainsi conduit à exclure tous les sacrifices eux-mêmes qui n'auraient pas été faits dans ce but. Il ne serait pas logique en effet, ayant admis en avarie commune un acte fait pour l'intérêt commun, d'en exclure les con-

1. Cf. page 88.

séquences de cet acte alors qu'on admettrait les conséquences d'un sacrifice effectué en vue du salut commun. Quelle a été, quant à cette Règle, la véritable pensée de la conférence ? Il est assez malaisé de la dégager des discussions. Tout d'abord il faut remarquer qu'elle a été adoptée à l'unanimité et presque sans débats. Il serait étonnant, si elle avait dû avoir une portée générale, que la majorité qui admettait certainement la théorie de l'intérêt commun — M. Wendt nous en est garant et la suite des débats nous le montre — il serait étonnant que la majorité ait laissé poser ce principe. M. Elmslie (1) qui soutint cet amendement au nom de l'*adjusters association* fit remarquer « que l'ancienne Règle ne visait que deux sortes de dommages, ceux qui résultaient d'un jet, soit par le fait de l'eau qui coulait par les ouvertures opérées, soit par le fait du désarrimage. Le nouvel amendement entre dans le principe même de la question. Si un mât est coupé et en tombant brise le pont, et si l'abatage du mât est admis en avarie commune, sûrement le dommage causé par l'eau qui s'écoulera par les déchirures du pont devra l'être aussi. On a donc proposé d'intercaler les mots « en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun » car nous avons pensé que toutes les pertes et dommages résultant d'un sacrifice fait pour le salut

1. *Report Liverpool*, p. 72 et ss.

commun devaient être admis en avarie commune. »

M. Wendt fit alors remarquer que la seule objection qu'il eût à présenter visait l'emploi des mots « common safety » au lieu de « commun benefit ». « Il « ne faut pas, dit-il, mettre « common safety » puisque « nous sommes tous d'accord que « common benefit » « est l'expresion à employer dans les Règles d'York « et d'Anvers. » Cette observation pourtant si juste n'attira pas l'attention de la conférence et on se contenta de cette réponse faite par un orateur qu'aucun profit ne pouvait être envisagé dans une conséquence dommageable et qu'un dommage ne pouvait être apporté à une partie de l'aventure qu'en vue du salut commun.

Évidemment on ne percevait pas toute la portée de la Règle. La discussion portait surtout sur l'opportunité qu'il y avait à modifier l'ancienne Règle en l'élargissant. Elle ne traitait que des conséquences du jet alors que la conférence d'Anvers n'avait pas pensé exclure les conséquences des autres sacrifices. On était tout heureux d'introduire une précision dans le texte. Ce point de vue fit disparaître tous les autres.

Enfin il est très probable aussi que la Conférence se laissant égarer par les hypothèses présentées, toutes de même nature que le jet, estima que les principes généraux n'étaient pas en question et que des dommages, avaries à la cargaison, bris du pont, etc.., ne pouvaient résulter en fait que d'un

sacrifice opéré pour le salut commun. Pour nous c'est la double impression qui se dégage de cette discussion. Nous ne donnerions donc pas à cette Règle la portée générale qu'elle semble comporter. Nous pensons qu'il ne faut pas y voir une affirmation de la théorie du salut commun (1).

Les débats sur la Règle V ne nous apprennent rien sur les raisons qui ont fait adopter l'expression de « salut commun ». La discussion porta encore sur l'opportunité qu'il y avait à étendre la règle, et sur la question que nous avons déjà étudiée de la liberté de la volonté.

Quant à la Règle VI, le même silence fut observé sur les principes généraux. Cela s'explique. C'était là une disposition traditionnelle qui n'avait pas besoin d'être expliquée. Par contre la Règle VII qui donne la même solution sur une question analogue fut précédée de quelques observations qui nous en feront comprendre l'esprit (2). « Nous avons admis, dit en substance M. Elmslie, que les dommages apportés « aux voiles et aux mâts d'un navire pour le ren- « flouer seraient avarie commune. La nouvelle Règle « pose le même principe pour les dommages apportés

---

1. On verra plus loin que la Règle XII, admet en avarie commune les conséquences du déchargement. Or la Règle VIII admet le déchargement dans l'intérêt commun.

2. *Report Liverpool*, p. 168.

« aux chaudières et à la machinerie. Les termes limi-
« tatifs s'expliquent. Beaucoup de navires se trou-
« vant sur un banc au lieu de s'alléger, conformé-
« ment à la Règle VIII, essaient de se soulever en
« forçant de vapeur. » C'est donc pour éviter de pareilles pratiques que la Conférence exigea des conditions particulières de périls et employa l'expression de salut commun.

La Règle IX a été votée dans un esprit analogue. Elle ne rencontra pas d'opposition et cela se comprend. On ne peut admettre l'emploi de la cargaison comme combustible que dans des cas tout à fait exceptionnels, lorsque l'aventure se trouve sérieusement menacée. C'est l'évidence même et le simple bon sens nous indique qu'à tous les points de vue nous nous trouvons en présence d'une disposition exceptionnelle qui ne saurait exprimer un principe général.

Par contre la Règle X, son premier paragraphe surtout, donna lieu à de longs débats, parfois très confus et qui portèrent sur les deux théories en présence. Il est bon d'insister tout d'abord sur ce point que le cas d'avarie commune qu'elle prévoit, la relâche, est bien celui qui prête le plus à la fraude. Rien ne sera plus facile au capitaine, que de faire admettre en avarie commune des frais de relâche engagés dans un intérêt particulier. Il n'est donc pas étonnant que le texte proposé par

Association des averages adjusters (1) ait soulevé de nombreuses critiques. Ce texte consacrait en effet dans une certaine mesure la théorie du profit commun, et même la dépassait puisqu'il admettait en avarie commune toutes relâches résultant d'un accident, alors même que cet accident n'intéressait que le navire : « Quand un navire sera entré dans un port de refuge..., soit comme acte d'avarie commune, soit pour réparer un dommage causé par accident ou sacrifice... les frais d'entrée seront admis en avarie commune... » Le danger apparut tout de suite. En vertu de ce texte, on était conduit à admettre en avarie commune, des relâches effectuées à la suite d'un accident, dans le seul intérêt du navire. Évidemment ce n'était pas ce que voulait l'*Association of average adjusters*. Elle voulait seulement indiquer que l'intérêt commun suffisait à justifier une relâche, à la suite d'un accident ou d'un sacrifice. C'est dans cette mesure qu'elle appliquait à cette règle le principe du « common benefit ». Mais elle allait trop loin puisqu'elle paraissait admettre une relâche dans l'intérêt seul de l'une des parties.

---

1. Le texte avait été très discuté à cette association et avait même été modifié deux fois. On trouvera cette discussion dans le *Report of the extraordinary general meeting of the association of average adjusters*. Londres, 1890, p. 15 et s.

C'est à ces deux points de vue que l'amendement fut critiqué. Certains orateurs s'opposèrent à l'admission du principe du « common benefit » les uns se plaçant au point de vue général et refusant d'en faire la base de l'avarie commune, les autres se plaçant au point de vue particulier de l'espèce pour laquelle on devait adopter une disposition restrictive. Mais tous convenaient que le texte proposé présentait le danger que nous avons signalé. Et c'est là très certainement cette seconde considération qui préoccupa le plus la conférence.

C'est M. Griffith (1) qui plaça la discussion sur cette double question, tout en dirigeant ses observations sur un autre point : « Si nous allons plus loin « que le principe du sacrifice fait dans l'intérêt com- « mun de tous, nous allons errer sans carte ni com- « pas et nous adopterons des principes qui ne sont « pas admis par la loi. Le contrat d'affrètement fixe « la rémunération qui revient à l'armateur pour le « transport de la cargaison et ce contrat fait entrer « en ligne de compte la possibilité d'accidents. L'ar- « mateur et l'assureur font un contrat en vue de ces « accidents, mais la loi ne dispose pas que les prin- « cipes de l'avarie commune soient appliqués à des « dommages résultant d'un simple accident... Nous

1. *Report*, p. 93.

« agirons sagement en ne suivant pas cette mode « américaine qui consiste à admettre en contribution « tout ce qui peut être fait dans l'intérêt commun au « lieu du salut commun. »

M. Carver se plaça nettement au double point de vue que nous avons indiqué : « Ce n'est pas sans « étonnement, dit-il, que j'ai vu la discussion se « poursuivre sans que fût touché ce qui me paraît « être le grand changement que l'amendement intro- « duit dans la loi. Lu avec attention, voici ce que dit « l'amendement : « Lorsqu'un navire seul entre dans le « port de refuge, soit comme acte d'avarie commune, « soit *pour une autre raison, dans les deux cas,* les « frais d'entrée seront admis en avarie commune. » « C'est dire que si un navire entre dans un port de « refuge, sans qu'il y ait là acte d'avarie commune, « les dépenses n'en seront pas moins avarie com- « mune. Il y a là une contradiction dans les termes... « Voici un exemple, et un exemple frappant. Un « navire pourra être atteint d'un défaut et entrer « dans un port de refuge pour réparer. Mais sans « aller si loin, un navire sera victime d'un accident « de machines qu'en bonne règle il devra supporter. « Le navire peut continuer sa route sans réparer « dans un port de relâche. Mais, pour quelque raison « particulière, le capitaine préfère relâcher. Faudra- « t-il que la cargaison contribue ? C'est une perte qui, « par nature, incombe à l'armateur. Le détour a été

« fait dans son intérêt. Pourquoi la cargaison contri-
« buerait elle?... D'autre part, est-il prudent de don-
« ner au capitaine le pouvoir de dévier de sa route
« aux frais de la cargaison? Sûrement non. Enfin,
« basera-t-on cette réforme de la loi sur un principe
« qui ne peut être défini, sur un principe même,
« qui, s'il était défini, conduirait à des conclusions
« que personne n'admettrait? La seule raison qu'on
« nous ait donnée de cette réforme, c'est qu'il peut
« être conseillé par l'intérêt, sinon exigé par le salut
« de toute l'aventure, de faire réparer le navire,
« quoique cette réparation ne soit pas indispensable.
« Supposons qu'il en soit ainsi. Pourquoi ne pas
« admettre les réparations en avarie commune?
« Sûrement, si nous adoptons l'amendement pro-
« posé, nous allons entrer dans une nouvelle région.
« Nous ne traitons plus de l'avarie commune dans le
« vieux sens du mot. Nous partons sur quelque nou-
« veau principe qui n'a jamais été discuté et qui ne
« saurait être adopté et appliqué d'une façon cons-
« tante. »

M. Wendt fit alors remarquer que c'était précisément la différence entre les deux principes du « common safety » et du « common benefit » qui avait fait l'objet de nombreuses discussions aux précédents congrès et que la majorité des délégués s'était prononcée dans le sens de « common benefit ». Sur quoi M. Barclay observa que les mots « ou pour réparer

un dommage causé par accident » n'étaient pas couverts par la théorie du « common benefit » puisqu'il n'était pas question de « common benefit » dans le texte.

Évidemment c'était un tort de mêler ainsi les deux questions que soulevait l'amendement. Il eût mieux valu les discuter séparément. Il arriva forcément que le danger signalé par MM. Griffith et Carver préoccupa presque uniquement les délégués et qu'on perdit de vue le vrai principe qui était en jeu, le principe essentiel de l'avarie commune. Diverses modifications furent proposées au texte, toutes inspirées par le désir de remédier à l'équivoque découverte. On proposa divers textes : « Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge... comme acte d'avarie commune. » « Quand un navire sera entré dans un port de refuge, dans des circonstances telles que les frais d'entrée dans ce port doivent être admis en avarie commune... » « Quand un navire sera entré dans un port de refuge dans des circonstances qui rendent cet acte nécessaire pour le salut commun... » « Quand un navire sera entré... pour le salut commun ou pour l'intérêt commun. » On proposa même d'en revenir au texte ancien. Enfin la conférence eut à choisir entre le texte de l'amendement et un nouveau texte de M. Carver : « Quand un navire sera entré dans un port de refuge... dans des circonstances qui auront rendu cette mesure

nécessaire pour le salut commun. » Or, il arriva qu'entre ces deux textes, et malgré le danger très réel que la discussion avait montré dans celui de l'*average adjusters association,* il arriva que la conférence préféra celui-ci. Celui de M. Carver qui exigeait très nettement une condition de salut commun allait donc contre le sentiment général. La conférence sanctionnait, avec les restrictions imposées par la nature de l'espèce, la théorie du « common benefit ».

Mais on devait vite retomber dans l'indécision. Restait encore à discuter la seconde section de l'amendement de l'*Association of average adjusters.* Le premier alinéa de cette section portait : « Les « frais de déchargement de la cargaison dans un « port de refuge... soit pour le salut commun, soit « pour réparer le dommage résultant d'un accident « ou d'un sacrifice seront admis en avarie com- « mune... (1) » C'est l'objet de la Règle X^b^ actuelle. Cet alinéa devait évidemment donner lieu aux mêmes discussions que l'amendement déjà adopté. La conférence aurait dû l'adopter comme celui-ci puisqu'il en est la reproduction. Cependant la discussion recommença et elle fut plutôt décousue, ainsi que nous l'apprend le *Report.* Aussi, *after some*

---

1. Cf. *Report Liverpool*, p. 91.

desultory discussion (1), la conférence se rangea à l'opinion de M. Gray Hill qui demanda un renvoi pour permettre aux conversations amicales de produire une certaine uniformité. La conférence passa donc à d'autres objets et la discussion fut reprise sur notre question dans l'après-midi (2). Il est probable que les discussions amicales n'avaient pas eu l'effet qu'on en espérait. On dut renoncer à s'entendre et on nomma un comité chargé de résoudre la question. Les deux parties de l'amendement ne pouvant être séparées, le comité fut chargé de revoir aussi la première section déjà adoptée par la conférence. Le comité présenta le lendemain (2) le texte qui constitue aujourd'hui la Règle X[a] et [b], et qui fut adopté sans débats.

Telle est l'histoire de notre Règle X[a]. On voit que nous n'avions pas tort d'hésiter quant à son interprétation. Son nouveau texte, dont nous ne connaissons pas la préparation par le Comité, est loin d'être clair et présente tout au moins une incertitude grammaticale. Il s'éclaire un peu, il est vrai, du texte de la section B qui n'admet les frais de déchargement au port de refuge en avarie commune que si le déchargement est nécessaire pour le salut

---

1. *Report Liverpool*, p. 104.
2. *Report Liverpool*, p. 160.
3. *Report Liverpool*, p. 246.

commun, ou si les réparations du dommage causé par sacrifice ou accident et en vue desquelles le déchargement est effectué, sont nécessaires pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté. Ce dernier alinéa, en effet, sans poser le principe de l'intérêt commun, n'est pas d'accord non plus avec la théorie du salut commun. On admet que le déchargement sera admis en avarie commune si les réparations sont nécessaires pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté. Un navire pourra donc avoir subi un accident de machine. Cet accident ne l'empêche pas de naviguer. Il n'y a pas péril en la demeure. On peut prévoir que l'aventure arrivera à bon port sans réparations. Cependant, il n'y a pas « toute sûreté ». On peut craindre tel danger lointain, telle tempête redoutable en elle-même et pour tous navires, mais qui le sera davantage pour le nôtre. On lui permet donc de décharger aux frais de l'aventure. Il n'est nullement question ici de salut commun. Sera-t-on plus exigeant lorsqu'il s'agira d'entrer dans ce port de refuge où le navire va réparer? Ce serait peu raisonnable et contradictoire. Il suffira donc qu'un accident enlève à l'aventure « toute sûreté », c'est-à-dire un peu de sa sécurité pour qu'il puisse entrer dans un port de refuge, et débarquer sa cargaison. Si on admettait cette interprétation, il ne faudrait donc pas appliquer dans la section A les mots « qui rendent cette mesure

nécessaire pour le salut commun » à « accidents et sacrifices » mais seulement à « circonstances extraordinaires » (1). Nous ne conclurons pas pour le moment sur ce point. Peut-être ne nous suivrait-on pas dans notre interprétation. Nous ne recherchons pas ici quelle application pratique on doit faire de la Règle. Nous admettons même provisoirement qu'elle ait adopté le principe du salut commun, renvoyant notre décision à la partie de cette étude consacrée à l'interprétation de chaque Règle.

Nous avons seulement à examiner pour le moment si cette Règle peut être invoquée par ceux qui voudraient placer les Règles d'York et d'Anvers sous l'autorité du principe du salut commun. Nous pensons que non. Une décision restrictive sur la question des frais de relâche s'expliquerait suffisamment par la crainte de donner trop de facilités aux fraudes et collusions, ainsi que nous l'avons déjà dit. Mais il n'est même pas besoin de recourir à cette explication. Les discussions que nous avons développées, le fait que, malgré toutes les observations justifiées, la conférence avait préféré un texte certainement

---

1. Nous reproduisons pour plus de clarté le commencement de la section A : « Lorsqu'un navire sera entré dans un port de refuge... par suite d'un accident, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui rendent cette mesure nécessaire pour le salut commun... »

dangereux (1), au texte de M. Carver qui établissait nettement le principe du salut commun, montre bien que la grande majorité de la Conférence se rangeait du côté du « common benefit ». Le changement postérieur n'indique nullement qu'elle ait renoncé à cette théorie.

19. — Quel choix les auteurs des Règles d'York et d'Anvers ont-ils fait entre les deux théories du salut et de l'intérêt commun ? Ont-ils fait un choix entre elles ? Telle est la double question que nous nous sommes posée au début de cette section. Nous pouvons y répondre maintenant. Nous avons examiné les textes et nous avons vu que, si quelques Règles telles que la Règle VIII et la Règle XII paraissaient se contenter d'un intérêt commun, certaines autres plus nombreuses exigeaient une intention de salut commun. Parmi celles-ci il convient de distinguer suivant les hypothèses qu'elles envisagent. Pour les unes la condition de salut commun qu'exige la Règle est imposée par les circonstances mêmes qui sont prévues : il ne faut y voir que l'expression d'une condition ou d'une circonstance de fait. Pour d'autres, les termes employés s'expliquent par le désir très légitime d'arrêter les fraudeurs, les simulateurs pour

1. Cf. plus haut, p. 104 et 109.

ainsi dire d'avaries communes. Pour la Règle X^a combinée avec la Règle X^b le texte nous montre qu'elle exige à la fois moins que le salut commun et plus que l'intérêt commun. Reste la Règle II. Son texte très général pourrait nous amener à une conclusion très générale aussi, mais fausse. La discussion qui en précéda le vote nous a appris qu'il ne fallait pas y voir l'expression d'une théorie générale. Il faut chercher dans ce texte autre chose que ce qu'on y trouve au premier abord. De même, pour toutes ces Règles, l'étude des débats nous a montré que la conférence était, en majorité, favorable au principe du « common benefit ».

Faudra-t-il en conclure que, lorsque des parties se seront placées sous l'empire de nos Règles, tout sacrifice fait par l'une d'elles en vue de l'intérêt commun lui donnera droit à une action basée sur les Règles ? Point du tout. On ne peut jamais se réclamer des Règles que dans les hypothèses prévues par elles. Il faudra donc pour chacune remplir les conditions exigées par le texte. Dans tous les autres cas, suivant la disposition de la Règle XVIII, c'est à la loi nationale qu'il faudra se reporter. Par contre, nous sommes en droit de dire que, dans tous les litiges, où sera invoqué un de nos textes, les juges devront s'inspirer de l'esprit qui animait la conférence de Liverpool et devront l'interpréter dans le sens le plus large, sans exiger toutes les conditions

restrictives qui accompagnent le principe du salut commun (1).

Enfin nous devons rappeler que les règles d'York et d'Anvers, sous leur nouvelle forme, ne constituent pas une œuvre définitive. Elles sont une étape seulement, une étape vers une codification complète de la matière de l'avarie commune. Elles seront certainement l'objet de nouvelles modifications. Ce que nous connaissons de leur préparation à Liverpool, nous permet de prévoir qu'elles se développeront de plus en plus dans le sens d'un régime très large. Nous pouvons donc espérer que les changements futurs nous apporteront l'adoption du principe de l'intérêt commun avec les restrictions cependant qu'il comporte.

Section VI

Est-il nécessaire que le sacrifice ait été motivé par un péril imminent? La communauté de l'avarie cesse-t-elle avec le danger?

20. — Nous réunirons sous cette section les trois conditions qui portent dans notre définition supposée (2), les numéros 5-6 et 10. Faut-il un péril pour

---

1. V. N° suivant.

2. V. cette étude, n. 2.

qu'il y ait avarie commune ? Ce péril doit-il être imminent, actuel, etc ? La communauté de l'avarie cesse-t-elle au moment où cesse le danger ? On ne peut séparer ces trois questions lorsqu'on veut les étudier. Elles se tiennent en effet et sont pour ainsi dire le développement l'une de l'autre. Enfin elles se rattachent toutes trois à la théorie du salut commun que nous venons d'étudier.

La communauté de l'avarie cesse-t-elle avec le danger ? D'une façon générale nous ne saurions l'admettre puisqu'en effet nous adoptons la théorie de l'intérêt commun. C'est une disposition anglaise : l'avarie commune cesse avec le salut commun sans égard pour les événements qui suivent. Elle a surtout pour effet d'exclure des avaries communes les frais et dépenses dans le port de refuge. On la trouvera exposée dans l'ouvrage cité de Lowndes, pages 196 et suivantes (Swenden c. Wallace) et critiquée par Wendt (1), dans un rapport à la conférence de Hambourg. C'est une théorie purement anglaise qui n'est pas même admise sur tous les points et avec toutes ses conséquences en Angleterre, et qui, comme le dit M. Barclay dans son rapport à la conférence de Liverpool (2), est contraire à toute la théorie moderne

---

1. V. Vendt, p. 280 ss.

2. V, *Report of Liverpool*, p. 146.

et ne peut se justifier par aucune raison ni d'équité ni d' « expediency ». Nos Règles ne pouvaient pas l'admettre et il suffit de lire les Règles X, XI et XII pour s'en convaincre. Nous l'éliminerons donc sans nous y attarder davantage.

21. — Faut-il un péril pour qu'il y ait avarie commune? C'est la question même que nous avons traitée dans la section V. Qui parle de salut commun, parle en effet de péril. Chaque fois donc que nous trouverons l'intention de salut commun exigée par le texte, — réserve faite pour la règle X[a], — nous devrons examiner si l'aventure était en danger. Mais faut-il encore que dans ces cas, ce péril soit actuel, imminent, etc... ? Ceci est une autre question. Depuis Émerigon, on a imaginé une quantité de qualificatifs à ajouter à ce mot péril : présent, actuel, imminent, de perte totale, objectif, erheblich, drohend, gegenwârtig, substantial (1). En réalité, les seuls qui puissent avoir un sens, sont ceux d'actuel et d'imminent. Tous ces qualificatifs d'ailleurs, même ceux d' « actuel » et d' « imminent » ne se trouvent pas dans les Codes. Ce sont des inventions de la doctrine. La plupart des textes législatifs emploient notre expres-

---

1. Cf. Cauvet, t. 2, n° 342. — De Valroger, t. 5, n° 1998. — De Courcy, t. I, p. 243. — Lyon-Caen et Renault, VI, n° 885. — Ulrich, I, p. 10. II, Lowndes, p. 39 s. — Arnould, 5e éd., 812. *Prentice's Abbot's Merchant Shipping*, p. 516.

sion « pour le bien et le salut commun ». Les autres, comme l'article 700 du Code de commerce allemand parlent d'un danger commun. Seuls, le Code de commerce espagnol (art. 811) et les quelques Codes sud-américains qui l'ont suivi, exigent un danger connu et réel, ce qui pourrait signifier peut-être péril imminent.

Exigerons-nous, chaque fois que les règles d'York et d'Anvers parlent de salut commun, c'est-à-dire de péril commun, exigerons-nous que ce péril soit actuel ou imminent, ou bien nous suffira-t-il que le capitaine ait pu prévoir un danger plus ou moins lointain? Le premier de ces qualificatifs, celui d'actuel, se comprend facilement. Un péril est actuel lorsqu'il est présent. Le jet ne devra être effectué que lorsque le navire sera sur le point d'être englouti. L'échouement ne devra être tenté que lorsque le navire est au moment d'être brisé sur les rochers par la tempête, ce qui, entre parenthèses, serait en contradiction avec le premier alinéa de la règle V. On ne pourrait interpréter ce terme autrement, sans lui enlever toute signification. D'une façon générale, un sacrifice ne pourrait être effectué qu'au moment même où il devient inutile. On peut en dire autant du mot « imminent ». De plus, on peut reprocher à celui-ci d'être sans signification précise. Quel est le degré d'imminence que doit présenter un danger pour justifier l'acte du capitaine? Nous ne pouvons mieux

faire pour écarter cette condition, que de citer ces quelques phrases très justes de M. Lowndes (1) : « La grande utilité de toute réglementation sur « l'avarie commune, c'est de simplifier l'action du « capitaine dans les moments critiques. Ce serait lui « enlever cette utilité que d'y introduire des distinc- « tions artificielles et subtiles que le capitaine, au « moment du danger, devrait repasser en son esprit. « L'étendue et l'imminence du danger, d'un côté, « l'importance et la probabilité d'un résultat de l'au- « tre, varient dans chaque cas. Le capitaine ne peut « qu'établir une grossière équation entre les deux. « Des terriens peuvent-ils, pour si versés qu'ils soient « en métaphysique, fixer pour lui des règles assez « précises, pour faciliter au lieu d'embarrasser sa « décision. » C'est là le langage du bon sens. Quelle sera la ligne de démarcation entre le péril qui est imminent et celui qui ne l'est pas? On pourra nous dire, il est vrai, que si cette distinction est difficile à préciser en théorie, elle l'est moins en pratique. La preuve en serait que beaucoup de tribunaux français et étrangers n'hésitent pas à la faire et la font sans peine. La vérité nous paraît plutôt être que, dans la plupart des cas, les tribunaux font une distinction inutile. Et lorsque, par exemple, le tribunal

1. Lowndes, p. 40.

de Marseille déclare qu'il n'y a pas eu de péril imminent pour un navire échoué dans un port (1), la vérité est qu'il n'y a pas eu de péril du tout. Enfin, il ne faudrait pas oublier que si les juges peuvent à leur aise, doser le plus ou moins d'imminence d'un péril, il n'en est pas de même du capitaine, qui, lui, est pressé par les événements et porte le poids d'une lourde responsabilité. Lui imposer cette analyse de la situation, c'est comme dit M. Lowndes, le rendre perplexe et paralyser son esprit de décision.

Pour nous, nous écarterons ces deux conditions dont l'effet le plus clair sera de troubler l'esprit du capitaine, et, si par extraordinaire il arrivait à en bien saisir la portée pratique, de le pousser à retarder le sacrifice jusqu'au moment où il sera devenu inutile. Ces conditions ne sont exigées ni par le texte ni par l'esprit de nos Règles : elles ne parlent que de salut commun. Le capitaine sauvera bien plus sûrement l'aventure s'il effectue un sacrifice quelques heures avant que les circonstances le lui imposent. Cependant, il convient, croyons-nous, de faire des réserves pour deux Règles qui paraissent exiger quelque chose de plus que le salut commun, pour les Règles VII et IX. La première de ces règles ne déclare communes les avaries faites aux machi-

---

1. Marseille, 22 mai 1900, A. XV-781.

nes pour renflouer un navire échoué que si le navire était dans une position périlleuse. La seconde qui traite de l'emploi de la cargaison comme combustible ne l'autorise que dans « un moment de péril ». « Un moment de péril » cela signifie évidemment que dans ce cas le péril doit être actuel. « Dans une position périlleuse », le sens est ici moins clair. Ce n'est exactement ni « péril actuel » ni « péril imminent ». Cela veut dire plus cependant que « salut commun » qui est d'ailleurs employé à côté de « position périlleuse », dans cette même Règle. Il faut voir là, croyons-nous, une condition de fait qui ne se laisse pas facilement définir en théorie, mais qui, dans la pratique n'embarrassera pas le capitaine. Son navire sera dans une position périlleuse, s'il est échoué de telle façon que le premier coup de vent qui peut survenir risque de le faire sombrer. Dans ce cas il devra sans attendre forcer ses machines soit pour renflouer son navire, soit pour le dresser davantage sur la côte. Ce sont là deux règles d'un caractère exceptionnel et nous savons déjà que la conférence de Liverpool ne voulut les admettre qu'avec de grandes réserves (1).

22. — Ainsi, exception faite de ces deux Règles, il nous suffira que le capitaine puisse invoquer un péril commun à toute l'aventure pour justifier la mesure

---

1. Cf. cette étude, p. 102 et 103.

qu'il aura prise. Nous n'aurons pas à rechercher si ce danger était actuel et imminent. Faudra-t-il dire avec MM. Lyon-Caen et Renault (1) et M. Lowndes qu'il suffira que ce péril ait été réel ? Oui, si l'on veut, mais sur le sens de ce mot, il convient de s'entendre. Si on veut dire par là qu'il faut que le danger ait réellement existé, et qu'il ait existé dans la mesure où le capitaine croyait à son existence, nous ne l'admettrons pas.

Il n'est pas nécessaire de suivre ici les Allemands dans leur subtile distinction entre l'existence objective et subjective du péril (2). Il faut cependant examiner ce qu'on veut dire par « réel ». Si le danger, dit-on, n'existait que dans l'esprit du capitaine, il n'a pas existé, il n'était pas réel. C'est la première face de la question. Il est à peine besoin de remarquer que nous nous trouvons ici en présence d'une hypothèse purement théorique. Si le sacrifice n'a été fait par le capitaine que sous l'empire d'une terreur panique, irréfléchie qu'un homme de mer éprouvé et en possession de ses moyens n'aurait pas ressentie, ou bien si le capitaine essaie de faire croire à la présence d'un danger qui n'a pas existé pour faire admettre à contribution une mesure qui incombe à l'arma-

---

1. Lyon-Caen et Renault, VI, n° 885. — Lowndes, p. 39.

2. Cf. Ulrich, p. 13 à 15.

teur — échouement dans un port, par exemple — il n'y a pas avarie commune, c'est certain. Mais si l'aventure s'est trouvée en présence de circonstances telles qu'elles justifient la crainte éprouvée, ira-t-on rechercher après coup si le danger auquel il a cru était bien réel? De même, et c'est la seconde face de la question, ira-t-on rechercher ci ce péril existait dans le mesure où le capitaine a cru à son existence? Nous sommes ici en pleine abstraction et peut-être sera-t-il bon de jeter dans la discussion la lumière des exemples. Supposons donc un navire approchant d'un port la nuit. Le capitaine voit tout à coup surgir sur lui un navire en pleine vitesse. Il craint d'être abordé et, pour éviter une catastrophe, fait force de machine. Il s'échoue sur une plage voisine. Or si le juge par la suite arrive à découvrir que même sans cette manœuvre l'abordage ne se fût pas produit, que, chaque navire continuant sa route le second fût passé à trois ou quatre mètres du premier sans lui faire de mal, dira-t-il que le danger n'a pas été réel? Ou bien s'il découvre que l'abordage n'eût été qu'un frôlement causant de faibles avaries, bien inférieures à celles qui auront résulté de l'échouement, devra-t-il dire que le péril n'a pas existé dans la mesure où le capitaine croyait à son existence? Vraiment, le capitaine a-t-il le temps et la liberté d'esprit nécessaires dans de pareilles circonstances, pour se poser et résoudre de pareilles équations? Tout ce qu'on peut

exiger de lui c'est qu'il n'ait pas simulé la crainte, ou qu'il n'ait pas éprouvé une crainte chimérique et il faudra seulement rechercher si les événements avaient revêtu des apparences telles qu'il était de son devoir de prendre des mesures de salut. Nous ne saurions mieux faire, et c'est par là que nous finirons sur ce point, que d'emprunter un attendu d'un arrêt du tribunal supérieur hanséatique qui exprime complètement notre pensée (1) : « Lorque le capi-« taine, en présence de circonstances critiques, a dû « croire à la présence d'un péril et a pris des mesu-« res en conséquence, sans qu'on puisse lui repro-« cher une faute, le péril a été réel. Les conditions de « l'avarie commune sont remplies. Et on ne pour-« rait après coup prétendre, au moyen de découver-« tes postérieures, que ces circonstances n'eussent « pas amené l'événement redouté. » C'est ainsi que nous entendrons le mot « réel » si on veut l'employer — ce que, pour notre part, nous ne croyons pas très utile.

En réalité la doctrine des Règles d'York et d'Anvers est plus simple et plus large. Elle ne parle, sauf dans les deux textes précités, que de salut com-

---

1. 1er février 1897. *Hauptblatt des Hanseatischen Gerichtszeitung* 1897, p. 81 s. cité par Ulrich, p. 15. — Cf. du même tribunal, 12 juillet 1901. A. XVII-167.

mun, dans les cas où elles exigent un péril. Il nous suffira donc que le capitaine ait fait un sacrifice en présence de circonstances assez graves pour lui faire redouter quelque catastrophe. C'est là une notion suffisamment claire, qu'il faut bien se garder d'osbcurcir, sous peine d'exposer l'aventure aux dangers de l'indécision du capitaine, péril plus grave que tous ceux dont la mer la menace.

Section VII

Faut-il rechercher la cause des événements qui ont rendu le sacrifice nécessaire ? La nature de cette cause, — avarie particulière, faute, vice propre — influe-t-elle sur la nature de l'avarie ?

23. — Un sacrifice volontaire ayant été fait dans l'intérêt ou pour le salut commun de l'aventure faut-il rechercher la cause des événements qui ont rendu le sacrifice nécessaire ? En d'autres termes, si une avarie particulière, si une faute de l'un des intéressés ou un vice d'une partie de l'aventure sont à l'origine de l'acte volontaire, cela suffira-t-il pour imprimer à l'avarie, d'une façon indélébile, le caractère d'avarie particulière ? Cette question, comme on le voit, présente deux aspects différents.

Les suites des avaries particulières restent-elles toujours avaries particulières ? Tel en est le premier aspect. Nous sommes en présence du principe de la fixité du caractère de l'avarie : le caractère originaire de l'avarie réagit sur toutes ses conséquences ; c'est ainsi que, lui donnant une portée plus générale, on énonce ce principe. Les conséquences d'une avarie commune seront avaries communes. Les conséquences d'une avarie particulière resteront particulières.

Ce principe a donné naissance à de nombreuses discussions (1) dans lesquelles nous n'entrerons pas. Les Règles d'York et d'Anvers sont en effet très claires sur ce point. Nous nous contenterons de faire observer que ce n'est point le principe lui-même qui est faux, mais seulement les conséquences qu'on en tire. On en arrive ainsi à donner à une idée très juste et que la logique même des faits impose, une expression qui la dénature. Que l'on dise : les suites nécessaires d'une avarie conservent le caractère initial de l'avarie. Rien de plus juste ; c'est là presque une vérité d'évidence. Si une tempête brise un mât. Si ce mât en tombant troue le pont et si par ce trou, l'eau pénètre dans le navire, les dommages

---

1. Emerigon, I, p. 608. — Cauvet, 2, n. 634. — Desjardins, 4, n. 982. — Valroger, 5, n. 2000 s. — Benecke, I, p. 598. — De Courcy, 2, p. 283 ; 3, p. 181. — Lyon-Caen et Renault, VI, p. 36. — Jacobs, I, p. 448.

causés par ce mât et par cette eau sont des suites directes et dans un certain sens nécessaires d'un accident. Si au contraire, c'est le capitaine qui a fait couper ce mât pour sauver son navire, les conséquences de cet acte en seront également les suites directes et nécessaires. Dans les deux cas, le caractère initial de l'avarie doit réagir sur ses conséquences. C'est logique : dans le premier cas, la volonté humaine n'étant pas intervenue, il n'y a pas d'acte volontaire. Dans le second, au contraire, la volonté du capitaine est le point de départ de tous ces événements et peut être considérée comme la cause initiale de chacun d'eux.

C'est ainsi que le caractère initial de l'avarie réagit sur ses conséquences. De même tout événement postérieur ne pourra pas en modifier la base. En effet il ne suffirait pas qu'un accident étant survenu, la volonté du capitaine intervînt pour transformer cet accident et ses suites en avarie commune. De même, un sacrifice volontaire ayant été décidé, si dans le cours des mesures prises, un accident survient, l'avarie et ses conséquences ne perdront pas pour cela leur caractère d'avarie commune. La tempête a brisé un mât qui pend sur le flanc du vaisseau. Ce mât est perdu ; un coup de mer le détachera du navire. Pour éviter de plus grands dommages et peut-être même un danger commun, le capitaine le fait couper ras. Cet acte de volonté ne suffit pas à

transformer l'accident ni ses suites en avarie commune. Au contraire le capitaine veut effectuer un jet. Pour ce faire il place certaines marchandises sur le pont. La mer les enlève. C'est là un cas fortuit. Mais la volonté était et reste à la base de l'avarie.

Mais ce n'est pas ainsi que tout le monde comprend ce principe, et ce n'est pas non plus sous sa forme exacte, qu'on l'énonce, lorsqu'on dit que le caractère originaire de l'avarie réagit sur toutes ses conséquences. Cela peut être vrai d'une façon générale pour l'avarie commune ; on imaginerait difficilement des conséquences d'une avarie commune qui ne seraient pas elles-mêmes avaries communes (1). Mais cela n'est certainement pas vrai pour les avaries particulières. Ce serait contraire au but même de l'avarie commune qui est d'assurer la sécurité de l'aventure en permettant au capitaine d'effectuer un sacrifice. Or ne voit-on pas que lui refuser l'action en contribution pour tous les sacrifices qu'il effectuera à la suite d'un accident, c'est condamner l'aventure à sa perte. Le capitaine hésitera, au moment opportun, à prendre une mesure qui pèsera sur son seul navire et ne se décidera à faire un sacrifice que

---

1. Cf. cette étude, p. 58.

lorsqu'il sera trop tard. L'intérêt commun, le salut commun exigeaient cependant cette mesure et la justifiaient. Si une tempête est survenue, menaçant l'aventure, le capitaine n'hésitera pas à effectuer le jet qui va tout sauver. Mais si par suite d'un choc, le navire est atteint d'une voie d'eau, le capitaine n'osera pas l'alléger par un jet ou ne l'osera que trop tard. Une pareille théorie nous amènerait à exclure de l'avarie commune le plus grand nombre de cas où une action rapide seule pour sauver l'aventure.

24. — Les Règles d'York et d'Anvers, avons-nous dit, sont claires sur ce point. Elles repoussent en effet très nettement par certaines de leurs décisions ce principe faux et ses conséquences. C'est ainsi que la Règle III admet en avarie commune les dommages causés en vue d'éteindre un feu à bord. Un incendie est toujours avarie particulière au début. Les Règles VI, VII et VIII admettent que l'échouement avarie particulière peut donner naissance à une avarie commune. Enfin toute la Règle X et les Règles XI et XII décident, et précisément pour le cas le plus controversé, que les jours de relâche, conséquence d'un accident, pourront donner lieu à contribution.

Faut-il voir l'application d'un principe contraire dans les Règles IV et V? Pour la Règle V nous connaissons déjà les motifs qui l'ont fait adopter. Ce

sont des raisons de pure utilité pratique (1). S'il fallait d'ailleurs l'étudier à la lumière de notre principe, elle signifierait seulement qu'un acte de volonté ne suffit pas à transformer une avarie particulière en avarie commune (2). La même chose pourrait être dite de la Règle IV. C'est d'ailleurs l'hypothèse même que nous avons envisagée plus haut.

Ainsi nous trouvons dans le texte même la justification de la théorie telle que nous l'avons exposée plus haut. Il ne faudra donc pas dire que le caractère initial de l'avarie réagit sur toutes ses conséquences. La seule formule juste de notre principe, conforme avec les Règles d'York et d'Anvers, est celle que nous avons donnée plus haut : les suites nécessaires d'un avarie conservent le caractère initial de cette avarie. C'est dans ce sens et dans ce sens seulement que nous entendrons le principe de la fixité du caractère de l'avarie.

25. — Si la cause de l'avarie peut être recherchée dans une faute de l'une des parties ou un vice propre du navire ou de la cargaison, cette origine exclura-t-elle tout sacrifice de l'avarie commune ? C'est le second aspect de la question que nous nous

---

1. Cf. cette étude, page 56.

2. Lorsque l'échouement est fatal, le fait que le capitaine le devance ne saurait en effet effacer son caractère d'accident fortuit.

sommes posée au début de la section précédente : Faut-il rechercher la cause première de l'avarie ?

La jurisprudence française, en général, n'admet pas que la faute ou le vice propre puisse donner naissance à une avarie commune. Cette jurisprudence est basée, croyons-nous, sur une fausse interprétation des articles 403, 405 et 410 de notre Code de commerce. Lorsque, en effet, l'article 403, paragraphe 1er, décide que le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre... et les frais faits pour les sauver sont avaries particulières, il ne faut pas traduire : les frais faits pour sauver toute l'aventure d'un danger résultant de ce vice sont avaries particulières. La grande majorité de la doctrine (1) s'élève avec raison contre une pareille interprétation des textes, fausse quant aux articles visés eux-mêmes, et en contradiction absolue avec la définition de l'article 400.

Cette doctrine n'est pas plus admise par la plupart des législations étrangères (2). Presque toutes décident que si, celui qui est responsable de la faute ou du vice n'est pas recevable à intenter une action en contribution, il n'en est pas de même des autres

---

1. De Courcy, 3, p. 181. — De Valroger, V, nº 2002. — Lyon-Caen et Renault, II, p. 36 ss.

2. C. de comm. allemand, art. 702. — Ulrich, I, p. 40. — Lowndes, p. 28 et note page 34. — M. Arthur, p. 165.

parties dont les biens ont été sacrifiés pour le salut commun. Seuls, le Code italien (1) (article 643) et le Code roumain (art. 655), qui en est la traduction, contiennent une disposition qui paraît consacrer la doctrine que nous critiquons : « Ne sont pas considérés comme avaries communes, quoique décidés volontairement et pour le bien et le salut commun, les dommages apportés au navire ou les frais engagés pour lui, lorsqu'ils proviennent d'un vice ou de la vestuté du navire ou encore d'une faute ou négligence du capitaine et de l'équipage. » Et encore faut-il remarquer que certains auteurs (2) interprètent cet article en ce sens qu'ils enlèvent le droit d'intenter l'action en contribution seulement à l'armateur, mais non aux chargeurs victimes du sacrifice.

26. — Dans quel sens nos Règles ont-elles tranché cette question ? Le Congrès d'Anvers 1903 lui a consacré une Règle spéciale qui porte le nom de Règle d'Anvers 1903 (3) et qui ne peut laisser aucun doute : « Un sacrifice ou une dépense constituant en soi « une avarie commune, ne perd pas ce caractère « même si le danger qui a motivé ce sacrifice a été « causé par la faute d'une des parties, sans préju-

---

1. Ulrich, II, 218, II. 342.

2. Berlinghieri, p. 64 ss.

3. Cf. Art. de Mæterlinck sur le Congrès d' Anvers, A. XIX, 792.

« dice du recours à exercer contre cette partie. »

Nous renvoyons à l'étude que nous consacrerons dans la deuxième partie à cette Règle, l'examen des difficultés particulières qu'elle soulève : « influence des clauses d'exonération... » Nous ne retenons pour le moment que le principe posé.

C'est en 1903 seulement que ce principe a été posé (1). Mais les Règles de 1890 en contenaient déjà deux applications dans la Règle II et dans la Règle IX. Le texte de la Règle II, on le sait déjà, a été modifié à Liverpool et on a supprimé une expression du texte d'Anvers qui paraissait n'admettre les conséquences d'un sacrifice en avarie commune que si le sacrifice avait été lui-même admis. La modification avait surtout pour but et a eu pour effet de faire admettre les conséquences du jet de la pontée. Or le chargement sur le pont peut être considéré comme fautif puisqu'il compromet la sécurité de l'aventure. On a cependant jugé que cette faute ne mettait pas obstacle à l'existence de l'avarie commune. Le texte de la Règle IX paraît, au contraire, poser le principe opposé. « Le chargement, le matériel du navire et

---

1. Le principe était indirectement posé par une Règle proposée à Liverpool (Cf *Report*, p. 111). Mais cette règle, visant les effets des clauses d'exonération, et la conférence ne pouvant arriver à un accord sur ce point, la Règle dût être retirée. Cf. Règle d'Anvers, 1903, cette étude 2e partie.

« les provisions ou l'un d'eux nécessairement brûlés « comme charbon, seront bonifiés en avarie com- « mune, quand, mais seulement quand, le navire « avait pris à bord une ample provision de char- « bon... » Ainsi la faute du capitaine qui n'aurait pas pris une quantité de charbon suffisante enlèverait au chargeur, dont la marchandise a été brûlée pour le salut commun, le droit de demander une contribution à ceux dont les biens ont été sauvés, cependant, par ce sacrifice. Cette faute, fait d'un tiers dont il ne saurait être rendu responsable, le réduirait à un recours peut-être illusoire contre l'armateur. Cette question s'est posée devant le Tribunal de commerce de Marseille peu de temps après le vote des Règles de Liverpool. Le jugement de ce tribunal contient, à notre avis, la seule interprétation équitable de cette Règle IX (1) : « Attendu que le capitaine en ne prenant pas une assez « ample provision de charbon a commis la faute visée « par l'article 9 ; que c'est à raison de cette faute « que cet article refuse le règlement d'avaries commu- « nes ; mais qu'il est évident que ce refus est pro- « noncé à l'encontre du capitaine fautif et seulement « contre lui ; que le texte même de cet article ne « saurait laisser subsister la moindre incertitude à cet « égard ; que si, en effet, ce n'était pas uniquement

---

1. 10 déc. 1891. Nav. *Wildcroft*. A. VII 324.

« le capitaine qui eût été visé dans cet article, cette « expression répétée : « quand, mais seulement quand, « le navire a pris à bord une ample provision » n'au- « rait aucune utilité, tandis qu'elle ferait ressortir, au « contraire, d'une manière expressive, la faute d'un « capitaine qui ne s'est pas conformé à cette pres- « cription ; que c'est donc lui seul qui est et doit « être puni de sa faute ; que cette faute ne pouvant « être reprochée aux consignataires, retomberait, « cependant sur eux s'il leur était également inter- « dit, quand leur marchandise a été brûlée dans l'in- « térêt commun, de se faire indemniser dans un règle- « ment d'avarie commune ; que le refus de ce droit « aboutirait à une véritable iniquité... » Nous adoptons, sans hésiter, l'interprétation de cet attendu. Il est certain que le texte de la Règle, qui n'a donné lieu à presque aucune discussion ni à la Conférence de Liverpool (1), ni à l'Association of Average adjusters (2), présente une grande imperfection. Peut-être l'interprétation du Tribunal de Marseille n'est-elle pas rigoureusement commandée par la répétition de mots visée ? Nous reviendrons sur tous ces points plus tard. Mais ce qui ne saurait faire de doute, c'est que cette interprétation est la seule conforme à

---

1. *Report Liverpool*, p. 171.

2. *Report of the Assoc., of Aver. adjusters*, p. 43.

l'équité. Enfin elle a été confirmée par l'adoption de la Règle d'Anvers 1903.

Nous conclurons donc, sur ce point, empruntant notre conclusion à cette Règle de 1903, que la faute ou le vice propre — car le vice doit être assimilé à la faute — ne saurait, en aucune façon, modifier le caractère de l'avarie commune.

Et ce sera encore cette conférence d'Anvers 1903 qui nous fournira la réponse à notre question plus générale : Faut-il rechercher la cause — original cause, causa remota, causa causans, comme aiment à dire les Anglais, — faut-il rechercher la cause de l'avarie commune ?

On avait posé à cette conférence (1) la question suivante : « Quelle doit être, en droit commun et « indépendamment de toute convention contraire, « l'influence de la faute du capitaine en matière d'a- « varies communes ? » La question était posée en termes limités. On n'y envisageait que la faute du capitaine, non point le vice propre, ni la faute d'une autre partie ou d'un tiers, ni l'origine dans une avarie particulière. C'était trop borner le champ du débat. La Conférence l'élargit : « La cause première « de la mesure de salut commun étant indifférente,

---

1. Cf. Art. de Mæterlinck, A. XIX, 792. *Historique des Règles d'York et d'Anvers*, par Léon Van Peborgh, p. 179.

« la faute du capitaine ne doit avoir aucune influence « sur le principe de l'avarie commune. » Telle fut sa réponse. On voit que le principe général y est nettement posé : « la cause première est indifférente ». Et c'est pour cette raison que la Règle d'Anvers 1903 refuse toute influence à la faute du capitaine. Nous conclurons de même : « La cause première de l'avarie commune étant indifférente, elle ne doit en aucune façon réagir sur la nature de l'avarie commune. Peu importe donc que le sacrifice prenne sa base, dans une avarie particulière, dans un vice du navire ou de la cargaison, dans une faute de l'une des parties ou d'un tiers. Il suffit qu'il y ait un sacrifice, que ce sacrifice soit volontaire et qu'il ait été fait dans l'intérêt de l'aventure pour qu'il y ait avarie commune (1).»

---

1. Notre conclusion et la résolution citée de la Conférence d'Anvers doivent être accompagnées d'une réserve. La faute, le vice propre n'enlèvent pas son caractère à l'avarie commune. Cela est vrai d'une façon absolue. Mais lorsque le responsable de la faute, qui aura sacrifié son bien pour le salut commun, voudra intenter son action en contribution, cette action sera paralysée par le recours que la masse aurait contre lui, pour la somme même qu'il voudrait faire entrer en contribution. C'est la solution indiquée au début de cette section. V. aussi IIe partie, Règle d'Anvers 1903.

Section VIII

L'obtention du résultat poursuivi est-elle une condition de l'avarie commune?

27. — Si le sacrifice volontaire n'obtient pas le résultat cherché, cette absence de résultat l'exclura-t-elle de l'avarie commune ?

Nous ne trouvons point à cette question dans le texte ni dans les travaux préparatoires de nos Règles de réponse aussi nette que pour la question précédente. La Conférence ne l'a pas abordée, et les Règles que l'on pourrait invoquer contre ou en faveur de l'admission de cette condition sont loin d'être précises sur ce point.

C'est cependant une des questions les plus importantes en droit maritime et qui prête le plus à discussion. Elle divise le droit international en deux groupes bien tranchés, d'une part les Codes latins qui font de cette obtention du résultat une condition essentielle, de l'autre les droits anglais, américain et allemand (1) qui ne l'admettent pas. Quel que soit le si-

---

1. En ce qui concerne le droit allemand il convient de faire des réserves pour le cas de l'échouement. L'article 706, page 3, exige que le navire volontairement échoué soit « réparaturfæhig » qu'il puisse être réparé. Mais peut-être n'est-ce point là une application de la théorie du résultat nécessaire. On peut, en effet, considérer quand le navire est irréparable que l'aventure est rompue.

lence relatif de nos Règles, nous devons opter entre les deux théories. En effet, chaque fois qu'un des sacrifices qu'elles prévoient aura été effectué, sans amener le résultat cherché, nous devons, suivant que nous suivons l'une ou l'autre de ces deux doctrines, admettre ou non ce sacrifice en avarie commune. Ce n'est donc pas une pure matière à controverse théorique : on ne saurait ici recourir à la loi nationale sans manquer le but même de notre réglementation internationale. Les tentatives de renflouement, par exemple, non suivies de résultat, pourraient être admises en Angleterre, tandis qu'elles seraient exclues en France. Théorique, cette difficulté ne l'est pas non plus à un autre point de vue. L'hypothèse d'un sacrifice inutile peut être assez aisément conçue et se présente assez fréquemment dans la pratique. Le capitaine a cru à la présence d'un danger menaçant l'aventure de perte totale. Il effectue un jet, ou il s'échoue... Or le danger n'était qu'apparent, ou bien ses conséquences devaient être moins graves que celles du sacrifice. Dans un cas il n'a pu amener de résultat, puisque, dans la réalité des circonstances, il ne pouvait y en avoir. Dans l'autre, le résultat cherché paraît bien avoir été obtenu, le danger a été évité. Mais la véritable fin que l'on se proposait, et qui était d'éviter un plus grave dommage au moyen d'un sacrifice moindre, ne l'a pas été puisque le sacrifice a été plus onéreux que n'eût

été le dommage résultant du danger. Cette hypothèse que nous citons parce que nous l'avons déjà envisagée à un autre point de vue (Cf. plus haut n° 22) peut paraître un peu théorique. Mais il en est d'autres. En présence d'une tempête, le capitaine se décide à effectuer un jet. Le navire reste couché sur le flanc. Il menace de sombrer. Le capitaine coupe alors la mâture et le navire se relève, sauvé! Le sacrifice des marchandises jetées n'a pas procuré de résultat. Ne seront-elles pas admises dans la masse créancière ? Un navire force ses machines pour se déséchouer. Mais il est obligé finalement de demander des secours étrangers. Le forcement de machine qui n'aura pu amener de résultat ne sera pas admis. On voit par ces exemples quelle est la plus grande portée de cette condition. Nous devons donc lui consacrer quelque développement.

La théorie de la nécessité d'un résultat utile est généralement admise sur le continent aussi bien par la jurisprudence que par la doctrine. En France, elle est basée sur l'article 423 qui n'est que la reproduction de l'article 15, titre VIII, livre III de l'Ordonnance de 1681 : « Si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution. Les marchandises sauvées (1) ne sont pas tenues du paiement ni dédomma-

1. Dans l'art. 15 de l Ordonnance il y a « les marchandises qui auront été sauvées du *naufrage* ».

gement de celles qui ont été jetées ou endommagées». Nous ne rechercherons pas si cette disposition, écrite pour le jet, doit être appliquée à toutes les espèces, ni si on en comprend bien l'esprit. La grande majorité des auteurs (1) s'appuie sur elle pour exiger l'obtention du résultat comme condition de l'avarie commune. La plupart, d'ailleurs, la considèrent comme équitable et logique. Nous ne connaissons guère que MM. Frignet, Frémery et Morel (2) qui ne l'admettent pas, enfin M. Dubernad, le traducteur et commentateur de Benecke.

En dehors de toute loi positive, cette condition peut-elle se justifier et découle-t-elle logiquement du principe de l'avarie commune. Nous avons admis — suivant en cela MM. de Courcy, Lyon-Caen et

---

1. Valin, II, p. 155. — Emerigon I, p. 615. — Desjardins, IV, p. 184. — De Courcy, I, p. 245. — De Valroger, V, p. 242. — Cauvet II, p. 96. — Lyon-Caen et Renault, VI, p. 28.

2. Frignet, *Traité des avaries*; — Frémery, *Études sur le droit commercial*, p. 231. — Morel, *Des Avaries*, p. 18. — Benecke-Dubernad, p. 466 et p. 585. M. de Valroger pourrait aussi être invoqué dans ce sens. Ne dit-il pas qu'il serait désirable que la doctrine anglaise fût partout reconnue. Mais peut-être cette phrase se rapporte-t-elle seulement au cas où tout le navire est sacrifié pour sauver la cargaison. V. cet article A. I-422. Enfin il est bon de rappeler que le Congrès de Bruxelles a rejeté cette condition du résultat utile (art. 7) et cela sur la proposition d'un Français, M. Gonse, conseiller à la Cour de cassation. Cf : Actes du Congrès International de droit commercial de Bruxelles (1888) p. 392. Cf. aussi A. XIX.

Renault, — que l'avarie commune était basée sur le principe d'équité, qu'elle n'était rien autre que l'application réglementée de ce principe à une matière spéciale. Lorsque navire et cargaison sont matériellement unis en une seule aventure et qu'un danger les menace, ou même en l'absence de tout danger, le capitaine peut être amené, en vue du salut ou de l'intérêt commun, à sacrifier soit une partie du navire, soit une partie de la cargaison. Si, malgré ce sacrifice, l'aventure périt, si le navire sombre, il y a, sans qu'on ait à se préoccuper des biens sauvés ou définitivement perdus, il y a dissociation de l'aventure. Il ne pourra donc plus y avoir d'avarie commune. C'est un point sur lequel nous reviendrons plus loin.

Mais si, pour l'une ou l'autre des raisons indiquées dans les hypothèses ci-dessus et non par l'effet du sacrifice, l'aventure est sauvée, elle reste entière, elle continue à exister. Quelle sera alors la situation respective des parties? Le capitaine a sacrifié les marchandises de certains chargeurs. Ceux-ci éprouveront une perte, les autres resteront indemnes. Lorsque les premiers demandent à faire entrer cette perte en contribution, ceux-ci leur répondront; cette perte n'a été d'aucune utilité pour nous, ne nous a fourni aucun enrichissement : nous ne vous devons rien. En effet, dira-t-on, s'il est juste que celui qui a été enrichi aux dépens d'un autre rembourse celui-ci dans la mesure de son enrichissement,

il ne saurait rien avoir à lui rembourser s'il n'a tiré aucun profit du sacrifice.

C'est là confondre le principe d'équité et la théorie de l'enrichissement sans cause qui n'en est qu'une application. L'avarie commune est, une autre application de ce principe à une matière différente.

Il n'y a que très peu d'analogie entre les situations prévues par les deux théories. Lorsqu'une personne gère (1), à ses propres frais, l'affaire d'une autre ou lorsqu'elle a payé, sans le vouloir, la dette de cet autre, il n'existe aucun lien nécessaire entre ces deux personnes. Le lien qui les unit peut provenir d'une erreur, d'une imprudence, d'une maladresse... Il est à la fois juste et prudent d'exiger de celui qui s'est appauvri la preuve d'un bénéfice correspondant chez celui dont il réclame un dédommagement. C'est ce bénéfice seul qui unira les deux patrimoines.

28. — En est-il de même dans une avarie commune? Il existe un lien bien antérieur au sacrifice entre les diverses parties de l'aventure une véritable solidarité devant les événements, solidarité de fait qui se traduit d'ailleurs par une sorte de solidarité de droit. En effet lorsqu'il s'agit de diviser la

---

1. La gestion d'affaires peut être considérée comme basée sur l'enrichissement sans cause.

contribution, on n'examine pas si les diverses parties de l'aventure ont bénéficié du sacrifice dans des proportions différentes. La contribution n'est pas proportionnée au bénéfice retiré par chacun. Bien plus, la part des insolvables est répartie entre les autres. Il n'est donc pas nécessaire que la contribution soit fixée dans la mesure exacte des profits, ce qui le serait si le règlement était fondé sur le principe de l'enrichissement sans cause. C'est qu'en effet ce n'est pas le profit qui est la mesure du dédommagement, c'est l'appauvrissement volontaire. Pourquoi alors exiger un bénéfice. La volonté du chargeur et de l'armateur, les circonstances de fait, établissent entre les diverses parties de l'aventure une solidarité matérielle. Un danger menace cette aventure. On croit un sacrifice nécessaire. Sur quelle partie du tout va-t-il tomber?

Il n'est pas besoin de faire intervenir ici les règles du mandat. Le fait que navire et cargaison sont entre les mains et sous la responsabilité du capitaine, suffit à lui donner des pouvoirs analogues à ceux d'un mandataire, plus étendus même. Supposons cependant que tous les intéressés soient présents au moment du sacrifice. Tous le croient utile et sont d'avis de le tenter. Mais tous sont en même temps menacés de voir le jet par exemple porter sur leurs biens respectifs. Ne conviendront-ils pas que chacun contribuera à la perte subie quel que soit le

résultat? En l'absence d'une pareille convention, la violence seule pourra forcer l'un d'eux à laisser sacrifier ses marchandises. La simple équité leur impose cette distribution de la perte subie par l'un d'eux.

En quoi le fait que le capitaine est seul sur le navire peut-il changer une solution que commande la stricte justice. Il n'agit pas comme mandataire des parties, soit! Mais il est le chef de l'aventure. Son choix peut se porter sur l'une ou l'autre partie de la cargaison. Pourra-t-il jeter l'une ou l'autre sans réserve aucune? Ce choix peut-il être considéré comme un cas fortuit pour les marchandises perdues? Comme le dit M. Benecke, quel droit le capitaine aura-t-il de disposer de la propriété d'autrui, si ce n'est à charge de contribution? C'est dans la communauté d'intérêts, dans cette solidarité devant les événements qu'il puise ce droit. Pourquoi cette solidarité disparaîtrait-elle par l'effet d'un événement postérieur : non-obtention du résultat, alors qu'en fait elle continue à exister? Et quelle bonne raison pourra-t-on donner au propriétaire des marchandises jetées, lorsqu'il réclamera une contribution? N'aura-t-il pas le droit de dire : De quel droit avez-vous sacrifié mes biens si vous ne vous associez pas à la perte? Lorsque vous avez effectué ce jet, notre situation n'était-elle pas la même devant le danger? N'avez-vous pas participé aux bonnes chances

et dois-je supporter seul les mauvaises ? Sans ce jet, mes marchandises eussent été sauvées comme les vôtres.

Osera-t-on lui répondre, avec M. Vermond (1) : « Le « Code de commerce a établi la théorie des avaries « communes et le principe de la contribution, parce « qu'il n'a pas voulu que le capitaine pût, par un « acte émanant de sa volonté, procurer à une partie « un enrichissement injuste au détriment des autres ; « or, pour que cet enrichissement injuste existe, ne « faut-il pas, de toute nécessité, qu'il y ait un résul- « tat utile procuré ? » Est-il plus juste et plus logique que le capitaine puisse par un acte émanant de sa volonté infliger à une partie un appauvrissement injuste ?

C'est le lieu de citer ici les belles paroles de M. de Courcy (2) : « Cherchez premièrement le royaume « de Dieu et sa justice, dit l'Évangile. Cherchez « donc premièrement, ne me lasserai-je pas de dire « aux juges, cherchez toujours la justice, de préfé- « rence aux vains formalismes et surtout ne deman- « dez pas des arguments à des mensonges. Atta- « chez-vous à discerner la vérité des faits, et, en « cette matière spéciale, où il ne s'agit que d'une

---

1. Vermond. *Manuel de droit maritime*, p. 273.

2. De Courcy, I-239.

« question de justice distributive, attachez-vous à « reconnaître les caractères propres de l'avarie com- « mune. »

La justice distributive, c'est là la véritable base de l'avarie commune. C'est pure scolastique et c'est faire mentir les faits que vouloir faire entrer l'avarie commune dans la théorie de l'enrichissement sans cause. Les relations quasi-contractuelles ou quasi-délictuelles prévues par cette théorie n'ont rien de commun avec celles qui existent entre les éléments d'une même aventure. Bien plus, au point de vue purement juridique, en aucun cas, l'avarie commune ne peut être une application du principe de l'enrichissement sans cause. Même lorsque le sacrifice a été suivi d'un résultat utile, il n'y a pas enrichissement au sens que la Cour de cassation donne à ce mot. Pour qu'il y ait enrichissement sans cause, « il « faut que la personne enrichie ait reçu de l'autre « une valeur qui soit entrée dans son patrimoine, « qu'il y ait une transmission de valeur d'un patri- « moine à l'autre. On ne se contenterait donc pas « d'un avantage obtenu indirectement... (1) » L'enrichissement ne saurait donc être autre chose que le

---

1. Nous citons ici Planiol, *Droit civil*, II, n° 936 qui critique d'ailleurs cette jurisprudence. — Cass., 18 oct. 1897. D. 99.1. 105, 11 juillet 1899. D. 89 1. 393.

passage d'un bien, volontaire ou non, d'un patrimoine dans un autre. Or il n'y a rien de tel dans un acte d'avarie commune. Il n'y a pas de transmission directe de valeur. Il n'y a qu'un enrichissement indirect qui consiste même en un moindre appauvrissement.

C'est donc à tort qu'on voudrait faire intervenir ici cette théorie du droit civil qui ni en fait ni en droit ne trouve son application dans notre matière. Les circonstances de l'avarie commune sont d'une nature spéciale. Est-il étonnant que le principe d'équité joue d'une façon toute différente dans des situations qui ne présentent aucune analogie ? Pour nous c'est le principe d'équité seul qui sert de base à l'avarie commune. Et l'équité exige qu'on considère l'utilité possible du sacrifice au moment de l'acte et non après. L'équité ne peut vouloir qu'une perte soit infligée à une partie, en vue d'un bénéfice possible pour les autres, sans dédommagement. Nous n'hésiterons donc pas à adopter la doctrine de M. Benecke et des auteurs anglais, et nous ne saurions mieux faire que de citer cette page très juste de M. Dubernad, le commentateur de M. Benecke (1). « Quel droit en effet, le capitaine ou l'équipage,

1. Benecke, I, p. 585.

« peut-il avoir d'opérer la destruction de la propriété « d'un seul, dans le but de sauver le navire et le « restant de la cargaison ? Aucun, sans doute, que « celui qui naît de la considération d'un péril immi- « nent qui menace les intérêts communs, et de la « possibilité d'y échapper au moyen d'un sacrifice « qui pèsera sur tous à la fois. S'il en est ainsi, et il « serait difficile de le contester, le droit du proprié- « taire de la chose sacrifiée à une contribution com- « mune, naît du *fait seul du sacrifice,* au moment « même où il s'effectue et quel qu'en soit le résultat. « Si la mesure est inefficace et que tout vienne à « périr, ce droit est nul, car rien n'est perdu que ce « que l'eût été ; mais si un sauvetage quelconque a « lieu, qui pourra dire que les effets sacrifiés n'eus- « sent pas aussi été sauvés ? et lorsque, indépen- « damment de cette chance dont personne n'était « en droit de les priver sans retour, il restera tou- « jours indécis si le sacrifice n'a pas évité une perte « totale et contribué au sauvetage partiel, par quels « motifs prétendrait-on que le sauvetage complet « dût seul avoir pour effet de conserver des droits « acquis dès l'instant d'un sacrifice, que l'ouverture « seule de ce droit pouvait justifier et autori- « ser. »

Ainsi c'est le sacrifice seul qui forme la base de l'avarie commune, qui donne droit à cette contribution. C'est l'ouverture même de ce droit qui jus-

tifie et autorise ce sacrifice. Ajoutons qu'il en est ainsi à cause de la solidarité de toute l'aventure devant le danger, solidarité qui ne peut être effacée que par la dissociation de l'aventure. L'obtention d'un résultat ne saurait donc être une condition de l'avarie commune. Telle sera notre conclusion sur ce point.

29. — « Mais Benecke et Dubernad » poussent la logique à l'extrême et nous ne saurions les suivre jusqu'au bout. Si le sacrifice ne sauve pas l'aventure et que d'autre part aucune autre circonstance ne la sauve, si le navire s'abîme dans les flots le droit à contribution survit-il au naufrage? Nos auteurs disent : oui. N'a-t-on pas en effet privé les effets jetés des chances de salut? Le même raisonnement ne doit-il pas nous conduire à la même solution ?

C'est que précisement le même raisonnement ne peut pas s'appliquer à cette hypothèse. Nous avons dit que la base première de l'avarie commune était l'union, la cohérence pour ainsi dire des divers intérêts en une seule aventure. Cette cohérence subsiste et rien n'est changé tant que l'aventure est sauve. Dès qu'un naufrage brise cette union, l'aventure cesse d'exister et la contribution perd sa base. Cela peut au premier abord paraître contraire à cette stricte équité dont nous nous réclamons. Mais, au cas même où il en serait ainsi, il ne faut pas oublier que la rigueur des principes doit parfois fléchir

devant les considérations d'utilité pratique. Lorsqu'un naufrage est survenu après un jet inutile, le hasard peut porter quelques effets sur les côtes lointaines et les sauver. Admettre que les marchandises jetées pourront demander une contribution à celles que la mer ou le vent aura sauvées, ce serait donner naissance à une foule de règlements dans des lieux peut-être différents, et faire naître des frais et des contestations en disproportion le plus souvent avec les intérêts en jeu.

Cette considération pratique — et on peut dire que le droit des hommes n'est qu'une transaction entre la justice pure et l'utilité — cette considération suffirait à nous faire écarter ces conséquences extrêmes du principe d'équité. Mais il n'est même pas besoin de l'invoquer. En effet, lorsque après le jet, le navire est sauvé par quelque autre circonstance ou sacrifice, le propriétaire des marchandises jetées pourra demander de quel droit on l'a privé de ses marchaudises et pourquoi on a enlevé à celles-ci les *chances de salut dont elles auraient sûrement bénéficié dans la même proportion que les autres.* Si, au contraire, le navire s'est abîmé dans les flots, la perte de ses biens n'aura été que devancée et d'autre part on ne l'a pas privé des chances de salut dont devait bénéficier toute l'aventure, puisque ces chances, pour ainsi dire collectives, n'existent plus et qu'elles ont été remplacées par des chances indivi-

duelles, particulières à chaque partie de l'aventure qui roule au gré des flots (1).

Bien plus, donner droit à contribution à ces marchandises sacrifiées, ce serait leur procurer un bénéfice certain au détriment de celles que le hasard peut préserver. Ce serait en effet les soustraire à toutes les chances de perte, ce serait conserver presque sûrement leur valeur et leur créer une situation bien préférable à celle des autres. Le plus souvent après un naufrage, les effets naufragés ont contre eux presque toutes les chances de perte, contre quelques-unes de salut. Les effets jetés bénéficieraient de toutes les chances de salut qui leur sont particulières, sans avoir à courir les risques à eux propres, puisque dans tous les cas ils recevront une contribution. Et, d'autre part, ils bénéficieraient encore des chances de salut qui peuvent se présenter en faveur des autres effets. L'aventure rompue pour les autres se continuerait fictivement à leur seul bénéfice et, en réalité, le sacrifice qu'on aurait fait dans l'intérêt commun, se traduirait pour eux par un avantage certain. On voit combien la situation serait changée. Si nous supposons à nouveau, tous les intéressés présents au sacrifice, chacun voudra que

---

1. Dans le cas de jet le plus fréquent, la situation des marchandises jetées est la même que celle de marchandises naufragées.

ce sacrifice porte sur ses biens, puisque ce serait les préserver sûrement d'un désastre possible (1).

On voit que l'équité nous conduit directement à une autre solution que celle de MM. Benecke et Dubernad sur ce point particulier. L'avarie commune a pour but de parer à la perte complète de tous les intérêts engagés, de diminuer un appauvrissement probable. Elle ne saurait avoir pour effet de procurer à l'une des parties un bénéfice certain.

En résumé, et pour conclure sur cette discussion, l'obtention d'un résultat prévu ne nous paraît pas être une condition nécessaire de l'avarie commune. Cette condition ne pourrait s'expliquer que par l'application à notre matière de la théorie de l'enrichissement sans cause, théorie qui lui est étrangère à tous les points de vue. L'avarie commune a sa base première dans l'union de l'aventure, dans la solidarité de fait que lui impose la nature même

---

1. Le même raisonnement s'appliquerait, lorsque l'aventure a été sauvée par le sacrifice et vient à périr par la suite. Ce naufrage éteindrait le droit à contribution. Ce n'est pas la solution française. L'opinion n'est pas unanime sur ce point en Angleterre — Cf. Arnould, II, n° 980. — Pour nous, nous n'hésiterions pas à admettre cette conséquence de notre principe. Une règle sur ce point avait été proposée à Liverpool. « En cas de perte totale postérieure à l'acte d'avarie commune la contribution au sacrifice doit être mesurée sur la valeur des biens existant au moment du sacrifice. » Cette règle a été retirée avant toute discussion. Cf. *Rép. Liv.*, p. 148.

des choses. C'est sur cette solidarité que se fonde le droit à contribution et c'est au moment du sacrifice qu'il pourra seul justifier par la suite, que naît ce droit. Ainsi le veut l'équité. Mais si l'union est brisée avant le terme du voyage, si l'aventure se dissout et si chacun de ses membres reprend son individualité, alors ce droit disparaît lui-même dans les flots et cesse d'adhérer aux effets naufragés. L'aventure ne saurait continuer à exister fictivement au bénéfice d'un seul, il n'y a plus d'aventure, il n'y a plus d'avarie commune. Ainsi le veut encore l'équité.

30. — Cette doctrine que nous avons longuement développée en raison, en dehors des lois positives, est-elle celle qu'ont suivie les Règles d'York et d'Anvers ?

Ainsi que nous l'avons dit, le texte ne saurait nous fournir une réponse bien certaine. Une remarque générale et qui a sa valeur quoique négative, c'est que dans les espèces prévues, les Règles ne mentionnent ni directement ni indirectement la nécessité d'un résultat. La Règle X^d cependant pour un cas bien particulier paraît l'exiger puisqu'elle proportionne la contribution à l'utilité obtenue. Lorsqu'un navire est dans un port de relâche où il peut être réparé, le capitaine peut pour le faire réparer à meilleur compte, se faire remorquer dans un autre port. « Les frais supplémentaires de remorquage... seront payables par les diverses parties intéressées en proportion des frais supplémentaires épargnés. » Il est à

peine besoin de faire remarquer que cette espèce est d'une nature particulière. On comprend parfaitement une décision dérogeant au principe général dans une pareille hypothèse. Nous n'en tirerons donc aucune conclusion générale. Or c'est la seule qui pourrait être invoquée.

D'autre part, on pourrait en sens contraire citer les Règles VII, X et XI. La Règle VII admet en avarie commune les dommages causés aux machines par une « tentative de renflouement » et n'exige pas que le renflouement ait suivi la tentative. La Règle X^c admet les frais de magasinage de la cargaison au port de refuge jusqu'au jour où le navire est déclaré innavigable. La Règle XI donne la même solution pour les gages et la nourriture de l'équipage. Jusqu'à ce jour on peut dire que les frais de toutes sortes faits au port de relâche ont pour but la mise du navire en état de navigabilité. Il importera peu que ce but ne soit pas atteint. Quoique sans résultat, ces sacrifices donneront droit à une contribution.

Les débats des différentes conférences ne nous fournissent aucun renseignement sur ce point. Soit nécessité, soit tendance d'esprit, les principes généraux furent souvent mis de côté et n'entrèrent pas en discussion d'une façon sérieuse. Quelques mots que nous pourrions en extraire dans un sens ou dans l'autre ne pourraient nous éclairer.

Mais était-il nécessaire que les auteurs de nos

Règles exprimassent leur pensée. La grande majorité d'entre eux appartenaient aux législations anglaises, américaines et allemandes. Or la doctrine que nous avons adoptée est celle de ces législations (1). Il serait bien étonnant qu'elle eût été abandonnée dans les Règles, alors que l'effort constant de la majorité fut d'élargir le plus possible la doctrine anglaise. Certainement les membres de la conférence de Liverpool n'ont pas voulu revenir à la doctrine plus étroite de la jurisprudence française. D'ailleurs nous pouvons invoquer ici l'autorité de M. Barclay qui présenta à la conférence de Liverpool un rapport important sur la définition de l'avarie commune en droit comparé (2). M. Barclay qui se contente de faire un exposé de droit international sans indiquer nettement son opinion rappelle que M. Desjardins (3) pense que la Règle V d'Anvers 1877 est basée sur cette théorie de la nécessité d'un résultat. Sans examiner si cette opinion est exacte, — elle est loin de l'être — l'auteur indique qu'il ne faudrait pas en tirer une conclusion générale (4). « Cette Règle, comme un

1. Cf. Lowndes, p. 39 s. — Arnould, p. 1026 s. — Ulrich, I, p. 48 s. — Pour le droit allemand il faut remarquer que le Code allemand contient un art. 703 analogue à notre art. 423. « Il n'y a lieu à contribution que lorsque navire et cargaison ont été en tout ou en partie réellement sauvés. » On interprète cependant cet article différemment.

2. *Report Liverpool*, p. 124-153.

3. Desjardins, IV, p. 186.

4. *Report Liverpool*, p. 149.

certain nombre d'autres, dit-il, n'est point la déduction d'un principe. C'est un cas spécial. » C'est dire que M. Desjardins lui donne en tous cas une portée qu'elle n'a pas. D'ailleurs, quelle qu'ait été la réserve de M. Barclay la page de son rapport qu'il consacre à cette question, montre bien que dans son opinion et dans l'opinion de ses auditeurs, l'obtention du résultat cherché ne saurait être une condition de l'avarie commune.

Nous n'exigerons donc pas pour qu'un sacrifice donne droit à contribution selon les Règles d'York et d'Anvers qu'il ait été suivi d'un résultat utile. Aussi bien, nous ne pourrions le faire sans inconséquence. Nous avons admis, d'accord avec la doctrine allemande et anglaise, que la présence d'un danger réel n'était pas nécessaire pour justifier l'acte d'avarie commune, qu'il suffisait de circonstances assez graves pour faire croire à l'existence de ce danger (1). Comment pourrions-nous exiger maintenant que ce péril qui a pu ne pas exister ait été conjuré par ce sacrifice (2).

---

1. Plus haut, n° 22.

2. La jurisprudence n'a pas eu de fréquentes occasions de se prononcer sur cette question. Elle est d'ailleurs contradictoire. Notre opinion a été admise par le Trib.Supérieur Hanséatique (19 juillet 1901, A XVII-167) et par le Trib. de Com.de Marseille (13 nov. 1901, A. XVII, p. 453, réformé par la Cour d'Aix, A. XVII-565). Ces deux décisions interprètent la Règle VII dans le même sens que nous.

Section IX

Principes généraux de la contribution.

31. — Nous avons terminé l'étude des différentes conditions proposées pour l'avarie commune. Avant de conclure sur ce point, nous devons examiner les principes généraux qui régissent la répartition entre les contribuables. Nous le ferons rapidement. Entrer dans les détails serait anticiper sur notre seconde partie. Les Règles XIII à XVIII que nous y étudierons contiennent la solution de certaines questions, non pas de toutes, que fait naître la pratique. Pour les autres questions et elles sont assez nombreuses, que nos Règles laissent intactes, nous n'en pourrons rien dire et il faudra bien, lorsqu'une difficulté se présentera, recourir à la loi nationale, selon le vœu de la Règle XVIII. Le Draft of a bill de 1862 était plus précis et fixait à la fois les règles fondamentales et la procédure de la contribution. Notre texte n'établit même pas ces principes généraux sur lesquels il entend la baser. Cette abstention conforme au parti pris d'éviter les questions générales, ne présente d'ailleurs pas d'aussi grands inconvénients, que lorsqu'il s'agissait de fixer les conditions de l'avarie. Une fois, en effet, l'existence d'une avarie commune reconnue, il ne peut plus y avoir que des divergences assez

facilement réductibles sur la contribution. Presque toutes les législations sont d'accord sur les principes généraux. Elles ne diffèrent guère que sur leurs applications pratiques.

Le grand principe qui domine toute la matière est admis de tous : « Chacun de ceux dont la propriété « a été sacrifiée ou qui ont fait une dépense pour « l'intérêt commun doit être placé dans la même si- « tuation pécuniaire que si le sacrifice avait porté sur « une autre chose ou si la dépense avait été faite par « un autre intéressé (1). » Il doit ne subir aucune perte particulière de ce fait et ne doit en retirer aucun bénéfice.

C'est sur ce principe que sont basées les Règles XIII à XVII et on peut même dire qu'elles en contiennent l'application la plus juste et la plus rationnelle. Tandis que d'autres législations et notre Code notamment, n'en donnent que de lointaines approximations, les auteurs de nos Règles se sont attachés à le traduire le plus exactement possible. Toute la Règle XIII particulièrement témoigne de cet effort.

Mais pour que chacun de ceux dont la propriété a été sacrifiée soit replacé dans la même situation que si le sacrifice avait porté sur une autre chose, il faut évidemment qu'il soit dédommagé de la perte qu'il

---

1. Lyon-Caen et Renault, VI, n° 934.

a subie. Il ne peut l'être que par une contribution que lui verseront les autres cointéressés. Quelle sera pour chacun d'eux la mesure de sa contribution ?

32. — MM. Lyon-Caen et Renault écrivent : « L'ar-« mateur et les chargeurs doivent contribuer au sacri-« fice ou à la dépense en proportion de l'avantage « pécuniaire qu'ils en retirent » et ils font de cette proposition le second principe fondamental de la répartition.

Armateurs et chargeurs doivent contribuer, c'est là le vrai principe admis par tous et il n'est que la conséquence nécessaire du premier. Mais dans quelle mesure chacun doit-il contribuer ? ici naissent les divergences. Nous n'entendons pas ainsi les différences de détail qui peuvent exister entre les législations : valeur contributive du navire, du fret, etc... mais bien des divergences sur le fond même de la question.

La formule de MM. Lyon-Caen et Renault ne nous paraît pas exacte. La contribution est-elle, en droit français, mesurée sur l'avantage retiré par les contribuables du sacrifice? Même en l'absence de toutes complications on ne peut dire qu'il en soit ainsi. Suivant la nature des intérêts engagés, le profit que retirent les contribuables n'est pas le même pour tous. On ne tient cependant aucun compte de ces différences d'intérêt et de profit. Il serait d'ailleurs à peu près impossible de le faire. Notre objection sur ce point

n'a donc pas une très grande force et on peut assez rationnellement considérer le profit comme égal pour tous. Il ne sera pas cependant la mesure invariable de la contribution. Bien souvent celle-ci dépassera de beaucoup l'avantage retiré par chacun. C'est ainsi que la part des contribuables insolvables est répartie entre les autres intéressés. Ou bien encore la contribution peut absorber la valeur de tous les biens sauvés : lorsqu'il s'agit par exemple de frais faits pour le salut commun, et dont le coût se montre par la suite plus élevé que la valeur de l'aventure. Ainsi cette formule ne nous paraît même pas correspondre exactement à l'état du droit français.

Mais surtout, elle est en opposition avec le principe même qui forme la base de l'avarie commune, avec le principe d'équité. Nous avons déjà écarté la théorie de l'enrichissement sans cause (1). Nous la retrouvons et l'écartons à nouveau. Il nous suffira de rappeler que nous n'exigeons pas l'obtention d'un résultat utile comme condition de l'avarie commune. Comment la contribution se mesurerait-elle sur l'avantage retiré par chacun, s'il a pu n'y avoir d'avantage pour personne.

Et d'ailleurs comment concilierait-on les deux principes posés par MM. Lyon-Caen et Renault ? N'y a-

1. Plus haut, nos 7 et 28.

t-il pas contradiction entre eux ? Comment replacer le propriétaire des biens sacrifiés dans la même situation que si le sacrifice avait porté sur d'autres choses, lorsqu'on n'impose les contribuables que dans la mesure de leur bénéfice ? Ne peut-il pas y avoir eu disproportion entre le sacrifice et l'avantage qu'il aura procuré ?

L'avarie commune, nous le répétons, prend sa base dans l'union des intérêts qui constituent une aventure et dans le sacrifice effectué pour le bien de tous. De même que ce sacrifice est le fondement de l'avarie commune, de même il doit être le fondement de la contribution. Celle-ci doit se mesurer sur lui. La masse active ou créancière devra donc correspondre à la valeur des divers sacrifices, sauf les déductions nécessaires. Il est évident qu'il doit en être de même de la masse passive, pour qu'il y ait correspondance entre elles. Elle devra être, elle aussi, mesurée sur le sacrifice et non point sur l'enrichissement des contribuables.

33. — Mais n'arrivera-t-il pas que la contribution soit supérieure à la valeur de la marchandise ? Notre principe ne nous conduira-t-il pas à imposer les chargeurs au delà de leur intérêt.

Cela arrivera rarement lorsqu'il s'agira de dédommager un sacrifice matériel de propriétés. Mais cela se produit quelquefois lorsqu'il s'agit de couvrir le capitaine de dépenses qu'il a faites dans l'intérêt de

tous. Si le sacrifice doit être la mesure de la contribution on ne devra pas avoir égard à la valeur des intérêts contribuables. On doit le partager proportionnellement entre tous, même au delà de cette valeur de façon à rétablir l'égalité dans la perte qui est le but de l'avarie commune.

On ne craint pas d'aller jusque-là en Angleterre. C'est la pratique généralement suivie du moins pour les « expenditures ». Si le capitaine a payé des frais dans l'intérêt de tous, il ne doit pas les supporter seul (1). On tenta d'introduire cette solution, très critiquée déjà en Angleterre, dans les règles d'York et d'Anvers. On l'essaya d'abord mais sans succès à York (2). Deux amendements basés sur ce principe furent à nouveau proposés à Liverpool.

« En cas de perte totale postérieure à l'acte d'ava-
« rie commune, la contribution aux avaries commu-
« nes-frais sera mesurée sur la valeur qu'avaient les
« biens au moment de la dépense (3). »

« Au cas où le montant des frais est supérieur à
« la valeur des biens sauvés, le produit de ces biens
« sera appliqué à ces frais et si cela ne suffit pas,
« l'excès de la dépense devra être partagé comme si
« toute l'aventure était arrivée à destination (4). »

---

1. Cf. Mac-Arthur, 7e éd., II, nos 976 et 977.

2. Cf. Wendt, p. 192.

3. *Rep. Liv.*, p. 110, p. 158.

4. *Rep. Liv.*, p. 115.

Ces deux amendements ne furent pas accueillis par la Conférence. M. Sieveking qui présidait la conférence fit observer qu'une pareille règle était en opposition absolue avec les lois continentales et qu'elle ne serait jamais acceptée (1). Lui-même déclarait plus loin (2) que la valeur de marchandises au port de destination devait être la base de la contribution. Et c'est ce principe qui est posé par la Règle XVII : « La contribution à l'avarie commune sera établie « sur les valeurs réelles des intérêts à la fin de l'ex- « pédition... »

C'est donc la doctrine continentale qui a prévalu à la Conférence de Liverpool. La contribution est bornée à la valeur qui se retrouve à la fin de l'expédition. Le motif de cette limitation, comme elle-même, est naturellement emprunté à la doctrine continentale : par le contrat d'affrètement, les parties ne contractent pas une responsabilité dépassant les intérêts qu'elles ont dans l'aventure. C'est ce qu'on exprime, avec une portée générale, en disant qu'armateurs et chargeurs jouissent de la faculté d'abandon (3) et que leur responsabilité est bornée

1. *Rep. Liv.*, p. 117, s.

2. *Rep. Liv.*, p. 155.

3. La faculté d'abandon est généralement reconnue aux chargeurs par la jurisprudence française. Cf. Lyon-Caen et Renault, V, n° 277. — Cauvet, I, n° 68. — De Vulroger, I. n° 280. — Le Code de commerce allemand (art. 535 et 537) et les codes scandinaves (art. 54) la leur reconnaissent expressément.

à leur fortune de mer. C'est ce qu'on dit, avec une signification plus restreinte, lorsqu'on qualifie l'action en contribution d'action réelle.

Ainsi nous voyons entrer en jeu un nouveau principe qui vient modifier les effets naturels du principe sur lequel nous avons fondé la contribution. C'est donc à la fois sur le sacrifice et sur la valeur des intérêts engagés dans l'expédition, telle que cette valeur se retrouve à la fin que doit se mesurer la contribution (1).

« Chacun de ceux dont la propriété a été sacrifiée « ou qui ont fait une dépense pour l'intérêt com- « mun, doit être placé dans la même situation pé-

---

1. On pourrait soutenir cependant en s'appuyant sur les travaux préparatoires que la Conférence a laissé la question en suspens. Cette question se rattache à la matière du contrat d'affrètement, de la responsabilité des intéressés et de l'abandon. Il n'appartenait pas à la Conférence de Liverpool de la trancher.

M. Sieveking et M. Elmslie déclarèrent que la pratique anglaise n'aurait pas à être modifiée (p. 119-121). Dans le cas donc où les avaries-frais dépasseraient la valeur des objets sauvés, une contribution serait due ou non par les parties, suivant que le port de destination serait ou non anglais. Une pareille solution est inadmissible. Il ne faut pas oublier qu'on ne doit s'aider des travaux préparatoires que lorsqu'ils peuvent éclairer le texte. Si le texte est clair par lui-même, il ne faut pas le contredire au moyen de discussions dont la portée est toujours incertaine et que les parties ne peuvent pas connaître. Nous reviendrons sur cette question dans l'étude de la Règle XVII.

« cuniaire que si le sacrifice avait porté sur une « autre chose ou si la dépense avait été faite par un « autre intéressé. »

« L'armateur et les chargeurs doivent contribuer « à la dépense dans la mesure de leur intérêt dans « l'aventure au moment du sacrifice jusqu'à concur- « rence de la valeur qui subsiste à l'arrivée. »

Tels sont les deux principes généraux qui régissent la matière de la contribution. Ce sont ces principes dont nous verrons l'application dans les Règles XIII à XVII.

Section X

Conclusion.

34. — Nous avons passé en revue les diverses conditions dont nous avions fait un faisceau dans notre définition du début. Nous avons examiné rapidement les principes qui forment la base de la répartition. Le moment est venu de conclure et d'indiquer quelles sont, pour nous, les conditions que, selon les Règles d'York et d'Anvers, doit remplir un acte pour constituer une avarie commune.

L'avarie commune serait d'après la définition proposée : « 1° un sacrifice volontaire ; 2° extraordinaire ; « 3° fait par le capitaine à la suite d'une délibération « avec l'équipage ; 4° pour le salut de toute l'aven-

« ture ; 5° en présence d'un péril ; 6° imminent et ac-
« tuel ; 7° ne provenant ni d'une avarie particulière ;
« 8° ni d'un vice de la marchandise ou du navire ni
« d'une faute du capitaine ; 9° ledit sacrifice suivi
« d'un résultat utile ; 10° et la communauté de l'ava-
« rie cessant au moment où cesse le danger. »

Nous n'avons de ces dix conditions conservé que trois. Il faut pour qu'un sacrifice soit avarie commune qu'il ait été volontaire, extraordinaire et qu'il ait été fait pour toute l'aventure. Nous ne reviendrons pas sur le sens et la portée que nous avons donnés à ces conditions. Il suffit pour les comprendre de les entendre avec l'oreille du bon sens sans vouloir les compliquer de subtilités inutiles.

Essaierons-nous à notre tour de donner une définition plus complète de l'avarie commune ? Ce serait une tâche difficile mais surtout inutile. Une définition doit être à la fois compréhensive et extensive comprendre tous les éléments de l'objet défini, s'étendre à toutes les hypothèses possibles. Or c'est là chose presque impossible en matière d'avarie commune.

« Dieu nous garde, disait-on autrefois, de l'équité
« des Parlements. Dieu nous garde, dirions-nous
« maintenant, des formules à la rigueur prétendue
« scientifique.

« Les événements de mer n'ont pas la précision
« d'un théorème, leurs contingences ne peuvent se

« résoudre par une équation unique, sorte de selle « pour tous chevaux.

« En matière maritime, encore plus peut-être que « dans toute autre, on ne se trouve jamais en face de « circonstances identiques. Pourquoi donc poser des « axiomes que la réalité des faits viendra à chaque « instant démentir ? »

Nous empruntons ces lignes à l'opuscule déjà cité de M. F.-C. Autran (1). On court grand risque en effet à poser une formule rigoureuse qui, si elle est inexacte et incomplète, peut conduire à des résultats inacceptables. Ce risque est d'autant plus grand pour nous que les auteurs de nos Règles ont évité avec le plus grand soin de poser les principes généraux, principes qu'ils reconnaissaient bien cependant puisqu'ils les appliquaient. Nous les avons dégagés. Mais nous craindrions en les groupant en une définition, d'en donner une traduction incomplète et peut-être inexacte.

Aussi bien, c'est à eux-mêmes, à l'*International Law Association*, de nous donner sinon une définition, du moins un ensemble des principes qui sont à la base de leurs règles. Leur œuvre mérite encore le reproche que lui adressait M. de Courcy en 1879 (2). Il leur manque une définition, un lien, une

---

1. Autran, *De la communauté d'intérêts nécessaire...*, p. 7.

2. De Courcy, II, p. 279.

« synthèse, une doctrine en un mot... » Ils se sont résignés à ne nous donner que des solutions d'espèces. Ils ont bien fait si vraiment la nécessité leur imposait ce mode de procéder. Cependant ils auraient dû comprendre que les espèces ne sont pas indépendantes des principes, et qu'ils risquaient en limitant leurs efforts d'en compromettre les résultats. Leur but était d'arriver à l'unification de l'avarie commune. Or les solutions d'espèce qu'ils ont données sont loin d'être comprises par tous de la même façon. C'est qu'en effet leur texte peut prendre une signification différente, suivant la doctrine que l'on admet. Peut-être, avons-nous dit, la nécessité leur imposait-elle cette façon de procéder. Peut-être aussi leur manquait-il cet esprit de généralisation, ce dogmatisme trop développé chez nous, qui ne l'est pas assez chez les Anglo-Saxons.

Quoi qu'il en soit, c'est là une grave imperfection de nos Règles. Il est vrai qu'elle s'atténue peu à peu. Chaque conférence marque un progrès dans cette voie, progrès inconscient parfois. Plus on paraît renoncer à poser des principes, plus on paraît se borner aux solutions d'espèce et plus au contraire les principes se développent et s'affirment. Déjà nous avons pu dans le texte de 1890 et dans l'adjonction de 1903, découvrir les lignes générales d'une doctrine. Nous pouvons espérer que cette doctrine ira s'affermissant et se précisant, jusqu'au jour où, recon-

nue de tous, on pourra l'affirmer sans mettre en péril l'œuvre entreprise. Ce jour-là nous posséderons un véritable code international de l'avarie commune.

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE CRITIQUE DE CHACUNE DES RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS ET DE LA RÈGLE D'ANVERS 1903.

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

Cette deuxième partie de notre ouvrage a pour objet l'étude particulière de chacune des Règles d'York et d'Anvers et de la Règle d'Anvers 1903. Notre but est surtout de montrer comment ces Règles opèrent dans la pratique et d'étudier les questions que soulève leur application. Nous suivrons pour toutes un plan à peu près identique. Pour chacune d'elles après avoir consacré quelques lignes à son histoire et à son exposé de droit comparé sur la question qu'elle traite, nous rechercherons le principe sur lequel elle est fondée et enfin nous étudierons les questions qu'elle soulève dans la pratique commerciale. Nous aurons bien souvent à nous reporter soit à notre introduction historique, soit à notre première partie. C'est une preuve que ni l'une ni l'autre n'étaient inutiles.

RÈGLE I

Jettison of deck cargo.

No jettison of deck cargo shall be made good as general average. Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Jet de marchandises sur le pont.

Aucun jet de marchandises chargées sur le pont ne sera admis en avarie commune. Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

35. — D'une façon générale, presque toutes les législations interdisent directement ou indirectement le chargement de marchandises sur le pont, et excluent du bénéfice de l'avarie commune toutes les marchandises ainsi chargées lorsqu'elles ont fait l'objet d'un sacrifice volontaire. C'est là un principe très ancien que l'Ordonnance de 1681 (livre III, Titre VIII, art. 13), avait admis, et dont les statuts de Marseille contenaient une application rigoureuse, puisqu'ils admettaient le chargement sur le pont pour certaines marchandises, mais les excluaient

cependant de la répartition en cas de jet (1). De l'Ordonnance de 1681, cette disposition avait passé dans la plupart des législations. Cependant, quelques divergences se manifestaient entre les jurisprudences des différents pays; d'autre part, certaines législations, tout en admettant le principe y avaient apporté, y apportent quelques exceptions. Ainsi les lois danoise (2), suédoise et finlandaise admettent la contribution lorsque le jet de la pontée a eu lieu pour alléger un navire qui a déjà touché le fond. Les Codes Italien (3), Portugais, Roumain décident que lorsque la marchandise a été chargée sur le pont du consentement de l'affréteur ou de divers affréteurs « il y a lieu à une contribution spéciale entre le navire, le fret et les autres marchandises chargées sur le pont du consentement de leurs propriétaires, sans préjudice de la contribution générale à l'avarie commune de toute l'aventure. » Le Code de commerce des Pays-Bas (art. 733), se sépare complètement des autres législations. Tout en interdisant le chargement sur le pont, il admet au bénéfice de l'avarie commune les marchandises ainsi chargées si elles l'ont été sans le consentement de leur propriétaire. Il donne par contre aux contribuables un

---

1. V. Emerigon, *Traité des Assurances*, Ch. 12, paragraphe 42.
2. Loi sur le commerce maritime, 1er avril 1892, article 190.
3. Cf. Codes Italien, article 650, Portugais, 641, Roumain, 662.

recours contre le capitaine et l'armateur. Toutes les autres législations, sauf celle des États-Unis plus radicale, et celle de l'Angleterre moins précise, admettent avec notre article 421 le principe de la non-contribution avec l'exception du petit cabotage. Seule la législation des États-Unis repousse toute exception, même pour le cabotage.

La jurisprudence anglaise (1) se montra aussi absolue jusqu'en 1827. Deux décisions contradictoires de cette époque vinrent en troubler l'unité et, après avoir admis pendant quelque temps une sorte de contribution générale entre les marchandises chargées sur le pont et le navire, elle s'est définitivement fixée aujourd'hui et n'admet au bénéfice de la contribution que certaines marchandises que l'on a coutume sur certains trajets de charger sur le pont.

Ainsi, dans tous les pays, le législateur a pensé qu'il devait s'opposer au chargement de marchandises sur le pont et, partout, sauf dans le Code Hollandais, le principe est posé que ces marchandises doivent être exclues du bénéfice de la contribution. Cependant, il y a d'assez nombreuses divergences entre les différentes lois sur la portée de la règle et surtout, des différences de texte, des différences d'interprétation ont séparé sur bien des points les

---

1. Richard Lowndes. *The Law of general average*, 4e édit., p. 62.

juges des différents pays, de sorte que cette règle si simple et à laquelle tout le monde semblait s'être soumis était devenue une source de conflits de lois, lorsqu'en 1864 la conférence d'York se réunit pour fixer les règles de l'avarie commune.

36. — Tous les membres de la conférence d'York furent d'avis qu'il fallait maintenir le principe de l'exclusion, et, si quelques divergences d'opinions apparurent, ce fut seulement sur l'étendue qu'il fallait lui donner. Le chargement sur le pont présente en effet de grands dangers pour la navigation et le but de toutes les législations a été de l'interdire autant que possible. L'arrimage est assez difficile sur le pont et pour peu que les secousses de la mer en diminuent la cohésion, les marchandises ballottées peuvent entraîner la perte du navire. Elles constituent une grande gêne dans les manœuvres aux moments les plus difficiles et le danger est d'autant plus grand que les armateurs sont toujours portés à surcharger leur navire (1). Enfin il est toujours assez difficile de déterminer si la perte de ces marchandises provient d'un accident fortuit ou bien véritablement d'un jet.

Ces motifs qui avaient fait introduire cette Règle

---

1. Il est clair aussi que le chargement sur le pont est exposé à de plus grands risques que le reste de la cargaison. La différence entre ces divers risques constitue un obstacle à toute contribution entre des marchandises si diversement exposées.

dans le droit maritime de presque tous les États décidèrent aussi les membres de la Conférence. On insista particulièrement sur les dangers que la cargaison sur le pont, et surtout l'imprudence des capitaines « qui ne craignaient pas de charger leur navire jusqu'à moitié de la hauteur de la cheminée », faisaient courir non seulement au chargement mais aussi et surtout à l'équipage et aux passagers. L'utilité générale et le souci des vies humaines aventurées sur les flots exigeaient l'interdiction de cette pratique. Cette interdiction, la Conférence ne pouvait pas, comme un Code, la prononcer directement. Elle voulut le faire indirectement au moyen de la Règle I.

37. Cependant, l'*Int. Law Assoc.* n'arriva pas tout droit à la formule absolue qui règle aujourd'hui cette matière. Lorsqu'elle se réunit pour poser les premières Règles d'York en 1864, elle se trouvait en face d'une coutume établie qui admettait ce mode de chargement pour certaines marchandises sur certains trajets. D'autre part, le droit anglais était pénétré d'un principe, juste en son essence, mais qui justifiait de nombreuses exceptions. Le jet de la pontée était exclu de l'avarie commune, parce que le chargement sur le pont était interdit, n'était pas légal. Ce principe est juste, disons-nous, et c'est bien, en effet, le fondement de la non-admission dans tous les pays. Mais, en Angleterre et même ailleurs, il avait conduit à admettre le jet de la pontée en avarie com-

mune dans tous les cas où ce mode de chargement pouvait paraître permis par la coutume. Car il était alors « légal » et on avait même fini par considérer comme « légal » le chargement sur le pont fait du consentement des chargeurs et, dès lors, on était amené à l'admettre dans le règlement d'avarie commune.

Les rédacteurs des Règles d'York de 1864, pour la plupart Anglais, se laissèrent influencer par la coutume et ne voulant pas exclure du bénéfice de contribution un chargement qu'ils considéraient comme légal, puisque la coutume l'admettait, ils commencèrent, avant même de poser le principe, par lui donner une exception. La Règle I d'York fut ainsi conçue :

« Le jet de poutres, planches et autres marchan-
« dises de bois, chargées sur le pont d'un navire,
« selon l'usage du trafic que fait ce navire, doit être
« admis en avarie commune comme pour le jet des
« marchandises chargées sous le pont.

« Aucun jet de marchandises chargées sur le pont,
« autres que poutres, planches et autres marchandi-
« dises de bois, se trouvant dans les conditions sus-
« dites, ne doit être admis en avarie commune.

« Sera assimilée au pont toute construction ne fai-
« sant pas corps avec la membrure du navire. »

Cette règle si différente dans son esprit de la règle actuelle fut admise à une grande majorité. Mais ce ne fut pas sans discussions ni résistances. De nombreux

amendements furent proposés, les uns pour étendre et renforcer le principe de la non-admission, les autres, au contraire, pour l'affaiblir au moyen d'autres exceptions. Le premier de ces amendements est devenu la règle actuelle. « Aucun jet de marchandi-« ses chargées sur le pont ne sera admis en avarie « commune. » Il avait de nombreux partisans puisqu'il ne fut rejeté que par douze voix contre huit et il semble même ressortir de la discussion que beaucoup le repoussèrent parce que le moment ne leur paraissait pas venu de parer le principe dans toute sa rigueur. L'armement anglais tenait beaucoup au maintien de la coutume pour les chargements de bois et on fit remarquer que beaucoup de navires étaient construits précisément en vue de ce chargement sur le pont. La tolérance admise jusqu'alors, particulièrement dans le trafic avec le Canada, rendait dangereuse pour l'autorité des Règles elles-mêmes l'adoption d'une mesure trop radicale. Par contre, en repoussant tous les amendements au texte proposé, qui y introduisaient de nouvelles exceptions, la Conférence donne la mesure de l'importance qu'elle attachait au principe posé. C'est ainsi que furent repoussés deux amendements ayant pour but de faire admettre en exception d'autres marchandises que le bois. C'est ainsi surtout que fut rejetée l'exception qui était proposée pour le petit cabotage et qui se retrouve dans toutes les législations, sauf dans celle

des États-Unis ou du moins dans la plupart des législations des États confédérés. Cet amendement fut rejeté presque sans discussion et sur cette simple observation qu'on était déjà allé trop loin dans la voie de l'exception. Ce fait indique nettement l'opinion des membres de l'Association sur la nécessité de poser un principe rigoureux. Aussi n'est il pas étonnant qu'en 1877 au Congrès d'Anvers, tout le monde ait été d'accord pour supprimer toute exception. Et la Règle actuelle, si nette et si absolue, dont le texte avait déjà été proposé en 1864 sous forme d'amendement, fut adoptée à une très grande majorité. Elle fut plus discutée à Liverpool en 1890 et même un amendement fut proposé qui nous aurait ramené au texte de 1864. Mais, devant le peu de faveur qui l'accueillit, son auteur, le délégué de l'*Average Adjusters Association*, le retira ; de même fut retirée une partie du même amendement, qui exceptait de la Règle « les objets du matériel naval se trouvant régulièrement sur le pont », non point que l'exception ne parût légitime mais parce que l'on pensa qu'il ne fallait pas entrer dans trop de détails. La Règle ne reçut donc aucune modification et resta telle que l'avait posée la conférence d'Anvers.

Il ressort de ces discussions que notre Règle I ne doit pas être absolue seulement dans la forme, mais qu'elle demande une application rigoureuse. Son évolution : la transaction concédée à regret au

début, le retour à l'exclusion absolue par la suite, le refus d'admettre aucune exception, tout cela montre que l'*Int. Law Assoc.* a entendu exclure tout jet de la pontée de l'avarie commune. Il nous reste à examiner maintenant quelle portée on a donnée à cette règle dans la pratique et quelles difficultés elle a fait naître.

38. — La première question qui se pose est évidemment de savoir ce qu'il faut entendre par marchandises chargées sur le pont et parties du navire assimilées au pont, ou plutôt par pont et parties assimilées. La première rédaction de 1864 avait essayé d'en donner une énumération. Le deck-house, le gaillard d'arrière et le gaillard d'avant étaient assimilés au pont.

Cette énumération souleva de nombreuses protestations, une entre autres, du délégué de la *Shipowner'Association,* de Liverpool, qui fit remarquer, avec juste raison, que la coutume était de placer dans le gaillard d'arrière certaines marchandises telles que la soie et autres chargements précieux et légers. Elle ne présentait, évidemment, aucun danger pour la sûreté du navire et, d'autre part, les différences de construction entre les divers navires ne permettaient guère une énumération qui pût être équitable. Aussi adopta-t-on la rédaction proposée dans un amendement, rédaction qui n'a plus été modifiée. Elle a paru bien vague cependant et donne lieu, dans la

pratique à quelques hésitations. On s'est souvent demandé si telles constructions, dunettes, roufs, spardeck, etc., doivent être considérés comme faisant corps avec la membrure. A vrai dire, c'est là une question qui ne peut être résolue théoriquement et on ne peut que féliciter la conférence de s'en être tenu à sa définition bonne précisément parce qu'elle est large.

Il n'entrait guère dans sa compétence de trancher une question qui, comme le dit M. Lowndes (1), est plutôt une question nautique qu'une question juridique. C'est aux juges dans chaque cas, et plutôt même aux experts maritimes à décider en cas de contestation si telle partie du navire fait corps avec sa membrure.

39. — Nous avons vu qu'à la conférence de Liverpool avait été proposé un amendement tendant à exclure de la Règle I, les parties du matériel naval dont la place régulière est soit sur le pont, soit sur les flancs du navire. Cet amendement ne fut point repoussé, mais retiré par son auteur. Les débats sur ce point ne permettent pas de dire quel était exactement le sentiment de la majorité sur cette question, ou plutôt il semble bien que l'opinion générale fut que la question ne méritait pas d'être discutée lon-

---

1. Lowndes, p. 63.

guement. Elle a, cependant, son importance et certaines législations ont cru devoir la trancher (1). Presque partout, d'ailleurs, les tribunaux ont eu à résoudre cette difficulté et l'on fait dans le sens le plus équitable. Certaines parties du matériel naval, tels que chaloupes, cordages ne peuvent avoir d'autre place et il est juste que, si on bonifie le jet de certaines marchandises, on bonifie également pour ces objets, soit la perte, soit les dommages résultant de tout sacrifice volontaire. En ce qui concerne notre règle elle-même, son mutisme sur ce point ne doit pas être interprété dans le sens de l'exclusion. Le délégué de l'*Average Adjusters Association* qui avait proposé l'amendement, déclare que, quelle que dût être la décision de la conférence, les dispatcheurs anglais ne modifieraient pas leur pratique. Il ne retira son amendement qu'en raison du peu d'importance qu'il lui attribuait lui-même et il est resté

---

1. Danemark, Suède, Finlande. L. sur le commerce maritime, art. 190, parag. —3. Le Code allemand (art. 708) n'excluant que les marchandises admet en avarie commune, le matériel se trouvant sur le pont. C'est d'ailleurs ce qui ressort du protocole. Cf. Ulrich, *Grosse Haverei*, vol. I, pages 66 et 133. — Notre article 421 et l'art. 109 de la loi belge, ainsi que la plupart des autres Codes, parlant des « effets chargés sur le tillac » paraissent exclure aussi le matériel naval. La jurisprudence a su corriger le texte sur ce point. Marseille, 8 avril 1873; 28 janvier 1879. - Anvers, 9 août 1861, Port d'Anvers, 1861. 1. 331.

sous-entendu que la pratique ne serait point modifiée. Dès lors, il semble bien qu'aucun doute ne puisse subsister et que le jet du matériel naval régulièrement placé sur le pont ainsi que tous les dommages subis par ce matériel en cas de sacrifice volontaire, doivent être admis en avarie commune.

40. — Notre Règle I, ainsi que nous l'avons vu, prohibe le chargement sur le pont pour toutes sortes de navigation. Elle n'admet donc pas l'exception, admise partout, sauf aux États-Unis, pour le petit cabotage (1). Les travaux préparatoires ne laissent aucun doute à cet égard. Au surplus cette question se pose-t-elle dans la pratique ? Il semble que la nature de cette navigation doive rendre rare la référence à des Règles internationales. Il est certain que presque jamais les armateurs au cabotage ne se réfèrent aux Règles d'York et que leurs chargeurs ne songent pas à l'exiger d'eux. Dans ces conditions, c'est le plus souvent la loi nationale qui s'applique. Il y a des exceptions cependant. Il s'agit le plus souvent de marchandises confiées dans un autre port que le port de départ du paquebot, à un armateur au long cours qui fait rejoindre ces marchandises par un navire caboteur, pour les charger ensuite sur son

---

1. Sur ce qu'il faut entendre par petit cabotage en droit français, v. Autran, VIII-19, XII-16, XVIII-511. — Dans les différentes législations : v. Ulrich, t. II. — Cf. Lyon-Caen et Renault, v. n. 100.

paquebot. Le chargeur et l'armateur font, d'ordinaire, un connaissement direct dans lequel ils se soumettent parfois aux Règles d'York et d'Anvers et l'armateur confie ensuite ces marchandises à un navire caboteur, en se soumettant ou non avec celui-ci à ces Règles. Enfin le navire caboteur se réfère lui-même à ces clauses. Quelquefois, il est même arrivé que le capitaine au cabotage invoque dans ses rapports avec l'armateur principal les Règles d'York, tandis que l'armateur dans ses rapports avec son chargeur, reste soumis à la loi nationale. Ces diverses hypothèses soulèvent plusieurs questions :

1° D'une façon générale, la Règle I s'applique-t-elle au petit cabotage ? Il semble, ainsi que nous l'avons dit, que la question ne puisse faire de doute. Les travaux préparatoires nous éclairent sur ce point. Tel n'a pas été cependant l'avis du Tribunal de commerce du Havre (1), ni celui de la Cour d'appel de Rouen. Dans un arrêt (2) du 11 janvier 1899, alors que pour un parcours au cabotage les parties s'étaient placées sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers, la Cour déclare « qu'il est fort contestable que l'arti-« cle 1er des Règles d'York et d'Anvers ait entendu « viser la navigation au petit cabotage et réglementer

1. 12 août 1898. *Rec. Havre*, 1898, II, 175.

2. *Recueil Havre*, 1899, II, 39.

« le jet de marchandises régulièrement chargées en « pareil cas sur le tillac du navire et, qu'à ce point de « vue encore, il incombait au stipulant qui s'était référé « à ces dispositions de s'expliquer plus clairement. » La Cour pense donc que, dans la navigation côtière, on peut se référer aux Règles d'York et d'Anvers (1), mais que le fait de s'y être référé n'entraîne pas, en cas de jet de la pontée, l'application de la Règle I. C'est, évidemment, là une décision erronée et en contradiction absolue avec l'esprit des Règles d'York en général et de notre Règle en particulier. La Règle XVIII renvoie en cas de silence du texte à la loi nationale. Mais il ne faut pas que ce silence ait été voulu et équivale comme dans notre Règle à une interdiction absolue. C'est ainsi que l'a pensé la Cour de cassation et elle n'a pas hésité dans son arrêt du 29 novembre 1901 (2), à casser cet arrêt de la Cour de Rouen. Ainsi ces deux points sont définitivement posés et indiscutables. Les Règles d'York et d'Anvers peuvent s'appliquer à la navigation côtière.

---

1. Et encore met-elle ce point en doute dans un premier attendu. Elle partait de ce principe que les Règles d'York n'ont d'autre but que de soustraire l'aventure aux surprises d'une législation étrangère, ce qui ne saurait être le cas dans la navigation côtière. C'est bien là, en effet, le but principal de nos Règles. Mais elles ont aussi pour but de permettre aux parties d'échapper aux dispositions malheureuses de la loi nationale.

2. Autran, XVII, p. 401.

Lorsqu'on s'y est référé la Règle I doit être appliquée.

2° Mais n'y aura-t-il pas alors une sorte de conflit entre la loi nationale et la Règle d'York. La loi nationale, en effet, continue à régir le contrat malgré l'adoption de la Règle, sur tous les points non prévus par celle-ci. Or la plupart des Codes maritimes admettent la licéité du chargement sur le pont pour la navigation au cabotage. En cas de jet de ce chargement la Règle l'exclura de l'avarie commune. Mais qui supportera la perte résultant du jet ? Sera-ce le chargeur ? Sera-ce le caboteur ? La question est embarrassante. Elle n'a pas été expressément résolue dans les discussions préparatoires et celles-ci ne nous offrent même pas un critérium certain qui permette de la trancher sans hésitation. En effet, si la Conférence avait entendu interdire le chargement sur le pont, et si cette intention résultait clairement de ses délibérations, notre Règle pourrait avoir pour effet de présumer la même intention de s'interdire ce mode de chargement, dans l'esprit des parties. Mais précisément, s'il est sûr que les membres de l'Association ont eu en vue de « décourager » cette pratique, rien ne permet d'affirmer qu'ils aient voulu l'interdire. L'interdire, dans la mesure de leur pouvoir bien entendu et seulement entre les parties contractantes.

Le sentiment général paraît même avoir été que

ce n'était pas là, la mission de l'Association. Il a été nettement exprimé par M. Lowndes à la Conférence d'York en 1864 (1) : « Il ne s'agit pas de décider si le bois doit ou ne doit pas être charrié sur le pont : c'est aux marchands eux-mêmes à décider cela. Nous nous trouvons en présence d'un fait : la grande majorité des voyages de bois est partiellement chargée sur le pont. Si cette pratique des armateurs doit être « découragée » c'est certainement aux divers pouvoirs législatifs nationaux d'examiner cette question et de déclarer si ce mode de chargement doit être ou non permis. Ce n'est pas notre affaire. Pour nous la vraie question est de rechercher ce qui est préférable pour le commerce et, acceptant comme un fait que ce mode de chargement existe, d'examiner s'il vaut mieux, en cas de jet, admettre ou non la perte en avarie commune. La question ainsi posée n'est d'ailleurs pas indifférente aux tiers, elle affecte la sûreté et la vie des passagers et de l'équipage. En effet si la perte retombe seulement sur le navire, le capitaine sera tenté de retarder le jet jusqu'au dernier moment, lorsqu'il sera trop tard. » Le principe est donc ainsi posé. La Conférence n'a pas à interdire le chargement sur le pont.

---

1. Wendt, p. 151. On discutait alors sur le point de savoir, si les bois chargés sur le pont devaient être admis en avarie commune.

Lowndes, il est vrai, tirait de ces prémisses une conclusion que l'on a abandonnée depuis. Le chargement sur le pont était usuel pour le transport des bois. C'était là un fait devant lequel il fallait s'incliner. On devait seulement rechercher le moyen de rendre ce fait moins périlleux. Pour cela, disait Lowndes, il fallait ne pas exclure ce chargement de l'avarie commune, de façon à ce que le capitaine ne fût pas tenté de retarder le jet. La Conférence le suivait dans ce raisonnement et admettait l'exception proposée. Quelques instants après d'ailleurs, elle la repoussait pour le cabotage, quoique le même raisonnement pût s'y appliquer. Enfin, dans ses réunions d'Anvers et de Liverpool, toutes les exceptions étaient repoussées. Ainsi la Règle subsiste seule, dégagée de tout amendement. Mais aussi subsiste avec elle le principe sur lequel on a toujours prétendu la baser : la Règle n'interdit pas le chargement sur le pont; elle l'exclut seulement de l'avarie commune en cas de jet.

Dès lors, pour savoir sur qui doit retomber la perte résultant du jet, il faudra se reporter, suivant la disposition de la Règle XVIII, soit à la loi nationale, soit aux termes du contrat de transport. Si la loi nationale admet le chargement sur le pont, ou si le propriétaire des marchandises l'a autorisé, l'armateur n'est pas en faute et la perte retombera sur le chargeur. Ainsi, le plus souvent, dans la navigation

au cabotage, le caboteur en stipulant l'application des Règles d'York et d'Anvers, exclura le jet de la pontée de l'avarie commune, mais ne s'enlèvera pas, par cela même, le droit que presque toutes les législations lui donnent, de charger sur le pont. C'est ce que décide, sans cependant déduire cette théorie, un arrêt de la Cour d'appel de Caen du 4 décembre 1902 (1). Un navire au cabotage s'étant soumis aux règles d'York et d'Anvers et un jet de la pontée ayant été effectué, la Règle I exclura ce jet de l'avarie commune, mais, en vertu de l'article 229 du Code de commerce, le chargement sur le pont étant licite dans la navigation côtière, le capitaine n'était pas en faute et ne doit pas supporter la perte résultant du jet : elle reste à la charge de l'affréteur.

Cette décision est logique évidemment. Elle est d'accord avec la Règle I et le principe sur lequel elle est fondée. Cependant elle ne saurait nous satisfaire complètement. Ou plutôt elle met en lumière un des vices de la Règle elle-même. Le législateur, en effet, ou celui qui fait œuvre de législateur doit éviter toute confusion et doit même mettre les parties en garde contre une fausse interprétation de son texte. Il ne peut exiger d'elles qu'elles recherchent son intention dans les travaux préparatoires. Or il est

1. Autran, XVIII, p. 511.

évident que l'affréteur qui contracte avec un caboteur sous l'empire des Règles d'York, verra dans l'exclusion posée par la Règle I une conséquence directe de l'interdiction absolue de charger sur le pont. Et raisonnant encore avec le simple sens commun, qui n'est pas toujours le bon sens ni surtout le sens juridique, il conclura en sens inverse de l'exclusion à l'interdiction. Mais jamais il ne pensera que si le caboteur se soumet aux Règles d'York et d'Anvers, c'est, non point pour s'interdire le chargement sur le pont, mais seulement pour faire retomber sur lui, affréteur, la perte résultant de ce jet. Et ainsi, confiant en ces Règles qu'il croit faites pour sa protection, il signera un contrat qui l'expose à de plus grands périls encore que ceux qu'il croyait éviter.

41. — Le consentement du propriétaire des marchandises à leur chargement sur le pont suffit-il à faire transformer le jet de ces marchandises en avarie commune lorsque le contrat comporte une référence aux Règles d'York et d'Anvers. La question paraît à peine discutable. Ce consentement ne suffit pas à transformer la nature de l'avarie en droit français (1). A plus forte raison doit-il en être ainsi

---

1. Cauvet, II. 116. — De Valroger, V, 235. — Autran, XII, p. 16, XIV, p. 68. — Cependant nous pensons qu'il en serait autrement si toutes les parties avaient expressément déclaré que le jet serait avarie commune. Ce serait alors une dérogation conventionnelle à la Règle.

sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers. Le seul effet du consentement sera de mettre la perte résultant du jet à la charge de l'affréteur qui a consenti. Il faudrait pour qu'il en fût autrement que les parties, tout en stipulant l'application des Règles d'York et d'Anvers, aient fait exception pour la Règle I. Elles retomberaient, dans ce cas, sous l'application de la loi du lieu de déchargement (1).

42. — La Règle I, moins explicite sur ce point que la plupart des Codes et que notre article 421 ne parle que du jet des marchandises chargées sur le pont. Notre article 421 spécifie que, s'ils sont endommagés par le jet d'autres effets, leur propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution.

Or, autant que le texte, les discussions qui ont précédé l'adoption de notre Règle sont muettes sur ce point. Est-ce à dire que, lorsque des fûtailles par exemple chargées sur le pont auront été endommagées par le jet d'autres marchandises, leur propriétaire pourra former une demande en contribution? Cette solution ne serait admise dans aucune législation et il serait bien étonnant que les membres de l'association aient voulu l'admettre, alors que leur but était de renchérir sur la prohibition édictée par les législations étrangères.

---

1. Cf. N° 35 en note, pour l'Italie, le Portugal et la Roumanie.

Nous pensons donc qu'il convient de compléter le texte et de l'étendre à l'hypothèse que nous envisageons (1).

43. — Il ne faut pas l'étendre à d'autres hypothèses cependant. Si le chargement sur le pont est l'objet d'une autre sorte d'avarie commune, si le défaut de combustible oblige le capitaine à brûler, si pour continuer sa route et acheter des victuailles il est amené à vendre les marchandises chargées sur le pont, il est certain qu'il y a là avarie commune et que la Règle I n'en exclura pas la pontée.

C'est ainsi d'ailleurs que décident toutes les législations étrangères (2), et c'est ce que commande l'équité. Aussi faut-il voir une grave erreur juridique dans un jugement du Tribunal de commerce de Rouen (3), qui refuse d'admettre en avarie commune l'emploi comme combustible des marchandises chargées sur le pont.

44. — Nous terminons ici l'étude de la Règle I. Ainsi que nous l'avons vu, cette Règle si simple ne

---

1. Pour le dommage apporté par le jet de la pontée au navire ou à d'autres marchandises, v. Autran, Trib. de l'Empire d'Allemagne du 10 nov. 1900, XVI, p. 523. Nous étudierons cette question sous la Règle II.

2. Les lois scandinaves admettent même le jet de la pontée en avarie commune lorsque la pontée n'est pas la cause du péril.

3. 20 janvier 1896, Autran, XI-751.

laisse pas que de donner naissance à d'assez nombreuses difficultés d'interprétation. Et peut-être est-ce à cause de sa simplicité même. Par leur souci de ne point charger leur rédaction de trop de détails, les membres de l'association se sont exposés au danger de ne pas être bien compris. Ainsi, ils ont omis de déclarer que les objets chargés sur le pont contribuent lorsqu'ils sont sauvés. Évidemment le danger de cette omission n'est pas grand, mais c'est parce que les législations étrangères ne l'ont pas commise et que l'on complète la Règle I avec les dispositions des lois étrangères. Or, dans bien des cas, il eût mieux valu ne pas laisser cette faculté à la jurisprudence de divers pays. Peut-être eût-il mieux valu que la Règle I présentât dans sa forme moins de netteté. Elle aurait pu y gagner en précision quant au fond.

RÈGLE II

Damage by jettison and sacrifice for the common safety.

Damage done to a ship and cargo, or eether of thim, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety shall be made good as general average.

Dommage causé par le jet et le sacrifice pour le salut commun.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux par un sacrifice fait pour le salut commun ou en conséquence d'un tel sacrifice, et par l'eau qui descend par les écoutilles pratiquées en vue de faire un jet pour le salut commun

45. — La Règle II actuelle dont les rédactions successives ont presque fait une règle de principe, traite des conséquences des actes d'avarie commune. C'est presque une règle de principe, disons-nous. Elle n'est pas bornée en effet, comme la plupart des autres, à une simple question d'espèce. Elle a une portée plus générale. Cependant elle ne contient que l'application d'un principe plus général. Elle ne traite

pas en effet de toutes les conséquences, de tous les actes d'avarie commune.

Nous avons, dans notre première partie, montré que, d'après les Règles d'York et d'Anvers, tout dommage, toute perte ou toute dépense, suite d'un sacrifice volontaire, devaient donner droit à contribution. Nous nous sommes appuyé pour cela sur la Règle II et sur d'autres Règles. L'ensemble de toutes ces dispositions nous permettait de considérer ce principe comme intégralement contenu dans nos Règles.

Il y est malheureusement divisé et les morceaux en sont éparpillés sur quatre ou cinq Règles : les Règles VIII, X^c, XI, XII, XV. Ce n'est point là, certes, une méthode très scientifique et peut-être l'œuvre de la conférence de Liverpool eût-elle gagné en harmonie si, ses auteurs, moins préoccupés de chaque espèce ou catégorie d'espèces, avaient voulu s'élever jusqu'aux idées générales.

Notre Règle II ne traite que des conséquences d'un sacrifice fait pour le salut commun non point par conséquent de celles qui pourraient résulter d'un sacrifice fait pour l'intérêt commun. Mais parmi ces conséquences même, elle ne s'occupe que de celles qui consistent en dommages matériels subis par le navire ou la cargaison. Elle est donc, malgré sa généralité, assez bornée. Cela provient de cette crainte d'aborder les principes qu'on aurait bien pu aban-

donner en 1890, de cet état d'esprit qu'on avait ainsi créé parmi les membres des Conférences et qui les portait à ne traiter que des détails. C'est ainsi qu'un principe, depuis longtemps reconnu, n'a pu trouver une expression un peu générale qu'à la suite d'élargissements successifs et que même après la conférence de Liverpool, il se trouve encore morcelé et disséminé.

46. — Généralement admis on peut dire que notre principe l'est au moins depuis le congrès d'York en 1864. La conférence de Glasgow en 1860 l'avaient écarté par sa troisième résolution. Cette décision ne laisse pas que de surprendre. C'est en vertu de prétendues considérations « d'expediency » qu'elle fut adoptée, mais elle indique aussi une certaine confusion en ce qui concerne les principes. N'a-t-on pas invoqué en sa faveur une théorie depuis longtemps périmée, d'après laquelle la condition essentielle de l'avarie commune était le choix d'un objet déterminé en vue d'un sacrifice (1) ? Cette tendance rétrograde fut abandonnée en 1864 (2) et en 1877 (3). Le principe ne fut presque pas discuté ou plutôt il n'entra pas dans la discussion. On s'occupa seulement des conséquences du jet et parmi ces conséquences on n'en envisa-

1. Wendt, p. 54.
2. Wendt, p. 156.
3. Wendt, p. 227.

gea que deux espèces : les dommages causés par l'eau pénétrant par les ouvertures, les dommages causés par le désarrimage et encore ne sont envisagés que les dommages subis par la cargaison et non ceux qui peuvent atteindre le navire. Ce n'était pas d'ailleurs le seul défaut de ce texte de 1877. Nous avons déjà vu (1) que pour éviter l'expression de « salut commun » on avait employé cette tournure équivoque : « Le dommage... sera bonifié en avarie commune pour autant que la perte du jet soit elle-même admissible en avarie commune. » Or, ainsi que l'explique M. le Président Sieveking dans un arrêt déjà cité du Tribunal Supérieur Hanséatique (2), cette expression signifiait seulement que le jet générateur du dommage devait avoir été effectué pour le salut commun. Les auteurs de la Règle n'entendaient nullement exiger que ce jet ait été lui-même bonifié en avarie commune.

La conférence de Liverpool modifia complètement la Règle II mais on ne peut pas dire que le nouveau texte soit parfait. M. Elmslie le proposa sous la forme d'un amendement déjà adopté par l'*Association of Average Adjusters* (3). L'amendement ne fut

---

1. V. 1re partie, p. 83.
2. 19 oct. 1900. A. XVI-524, cf. 1re partie, p. 84.
3. Cf. *Report de cette association*, p. 11.

presque pas discuté (1). Presque tous les orateurs, MM. Langlois, Mac-Arthur, Sparrow, Jacobsen firent remarquer qu'il n'introduisait pas un principe nouveau, « que pas un adjuster n'avait pu douter que, « sous l'empire des Règles d'Anvers 1877, tous les « dommages prévus dans la nouvelle rédaction fus- « sent admis en avarie commune. » Seule, l'expression employée de « common safety », rencontra quelque opposition. M. Wendt observa que puisque la majorité suivait la théorie du « common benefit », c'était cette expression qu'il fallait adopter. Mais la conférence ne parut pas remarquer qu'elle traitait à ce moment une question de principe, qu'il s'agissait de déclarer avaries communes toutes les conséquences d'une avarie commune (2). Elle n'avait en vue que les dommages matériels. « Il ne peut y avoir de « bénéfice dans une conséquence dommageable, fit- « on remarquer, le dommage lui-même ne peut être « conçu que pour le salut commun. » On était d'autre part sous l'impression du jet, seul acte prévu par l'ancien texte et les autres exemples indiqués par les orateurs, tels que celui d'un mât coupé ne pouvaient détruire cette impression.

En résumé, n'envisageant que des dommages de la

---

1. *Report Liverpool*, p. 72.

2. Cf. 1re partie, p. 99 ss.

même espèce que ceux qui faisaient l'objet de l'ancienne Règle, les membres de la conférence de Liverpool n'apportèrent et ne crurent devoir apporter à l'ancien texte qu'une pure modification de forme.

Est-il besoin de faire remarquer, autre imperfection, l'inutilité du second paragraphe de notre Règle : « et par l'eau qui... » Il est évident que c'est là une réminiscence de l'ancien texte. Ce dommage rentre tout naturellement dans ceux que prévoit le premier paragraphe.

47. — Le principe général que nous aurions pu voir poser dans cette Règle ne s'y trouve donc pas. Il faut en rechercher les expressions partielles dans les textes que nous avons indiqués. Quant à la Règle II, elle n'a pour objet que les conséquences d'un sacrifice fait pour le salut commun et parmi ces conséquences seulement celles qui consistent en dommages matériels. Ce sont ces seuls dommages qui pourront se réclamer de la Règle II et c'est d'eux seuls que nous aurons à nous occuper maintenant. Ces dommages, d'après le texte, peuvent avoir atteint soit le navire et la cargaison, soit l'un d'eux seulement. L'ancienne Règle, nous l'avons vu, ne paraissait envisager que ceux qui atteignent la cargaison.

48. — Ces dommages peuvent être des conséquences plus ou moins directes du sacrifice fait pour le salut commun. Ils peuvent être la suite immédiate de l'acte principal : ce sera par exemple l'ouverture

même faite à un navire en vue du jet ou bien la crevaison du pont par la chute d'un mât sacrifié. Ils peuvent n'en être que des conséquences indirectes : ainsi la détérioration que subissent les marchandises lorsque l'eau pénètre à travers les ouvertures faites en vue d'un jet. C'est à cette distinction entre conséquences directes et indirectes que répond l'expression « damage done...*by or in consequence of* a sacrifice (1) » « par un sacrifice » ou en conséquence du sacrifice. » C'est ainsi du moins qu'on peut expliquer l'emploi de cette expression.

---

1. La préposition *by* pourrait paraître indiquer aussi la perte en quoi consiste le sacrifice même : par exemple, en cas de jet la perte de la marchandise,en cas de coupement du mât la perte de ce mât.Ce n'est certainement pas le sens qu'il faut lui donner. Ce serait prêter à la Règle II une portée trop générale puisqu'elle contiendrait une définition de l'avarie commune. Le développement historique de ce texte, les discussions montrent bien que telle n'était pas l'intention de ses auteurrs. Ils voulaient seulement poser que les conséquences d'un sacrifice participent de la nature de ce sacrifice : Or il y a des dommages qui paraissent faire partie du sacrifice. Ainsi lorsqu'un mât est coupé et en tombant troue le pont, il y a entre ce trou et le coupement du mât une relation si directe qu'on peut dire que le dommage a été amené par (by) ce sacrifice. Au contraire quand des marchandises sont placées sur des allèges et périssent, la relation entre cette perte et le fait qu'on avait placé ces marchandidises sur allèges paraît assez lointaine. Il y a entre les deux hypothèses des différences d'aspect et même de nature qui font comprendre l'emploi du mot « by ».

Elle ne jette pas d'ailleurs une grande clarté sur la Règle et ne suffit pas à indiquer quelle relation doit exister entre un dommage et un sacrifice pour qu'il soit admis en avarie commune. Le principe est seulement posé que les dommages qui sont les conséquences directes ou indirectes d'un acte fait pour le salut commun devront être bonifiés. On ne saurait cependant l'accepter sans réserves, ou plutôt sans une certaine limitation. On ne peut en effet aller jusqu'à admettre en avarie commune toutes les conséquences les plus indirectes d'un sacrifice. Par exemple on aura, pour sauver le navire, coupé un mât. L'absence de cet organe ralentit le navire dans sa marche. Ce retard l'expose, quelques jours après, à une tempête qu'il n'aurait pas eu à subir s'il avait marché normalement et atteint son port de destination. Les dommages causés par la tempête peuvent bien être considérés comme des conséquences lointaines du sacrifice originaire. Devra-t-on leur accorder une contribution ?

La Règle II ne nous permet pas de répondre à cette question. A vrai dire, il n'existe pas de critérium absolu permettant de déterminer quand un dommage est en relation suffisante avec un acte d'avarie commune pour être lui-même bonifié. La doctrine anglaise paraissait exiger autrefois que la volonté du capitaine ait porté sur toutes les suites du sacrifice, qu'il ait prévu, sinon voulu le risque qu'il

a amené et ait consenti à s'y exposer. Nous avons déjà écarté cette théorie dans notre première partie et nous avons vu qu'il suffisait que la volonté du capitaine soit à l'origine de l'acte. Cette théorie est abandonnée aujourd'hui et ne peut nous aider à trancher notre question.

« La première et la seule chose à rechercher, c'est « si le dommage est la suite naturelle et raisonnable « du sacrifice... Nous avons à déterminer *quod pro « omnibus datum est...* ce qui a été donné pour le « salut de tous. Or, donner implique nécessairement « l'intention de donner... Il faut donc examiner si le « dommage a pu être prévu et voulu par le capitaine « lorsqu'il s'est résolu à l'acte principal. » Tel est le criterium proposé par M. Lowndes (2). Il n'est donc pas nécessaire que le capitaine ait consenti à s'exposer à cette conséquence. Il suffit que celle-ci soit telle qu'il aurait pu la prévoir.

C'est encore ce que dit, en d'autres termes, M. Ulrich (1) : « Ne doivent pas être considérés comme « des conséquences de l'acte d'avarie grave les dom- « mages qui, bien qu'ils ne se fussent pas produits « sans cet acte, proviennent cependant de causes « nouvelles et indépendantes (selbstændig) c'est-à-

---

1. Lowndes, p. 36.

2. Ulrich, I, p. 23. — Aussi Berlinghieri, p. 44-46.

« dire les dommages indirects, fortuits et qui ne pou-
« vaient être prévus (die nicht voraùssehbaren mittel-
« baren and zufælligen Schæden). » Il faut donc que le dommage soit « la suite naturelle et raisonnable » du sacrifice, qu'il ait « pu être prévu ». Ce sont là des distinctions assez logiques. Mais il resterait encore à déterminer comment on peut découvrir si une conséquence a pu être prévue et si elle est une suite naturelle et raisonnable de l'acte principal.

En réalité les hypothèses qu'on peut imaginer sont trop nombreuses et trop complexes pour qu'on puisse établir une limite précise entre les conséquences indirectes qui doivent être admises en avarie commune et celles qui ne doivent pas l'être. C'est là une question de fait que la sagacité seule du juge peut résoudre. Cette opinion est celle qui est généralement admise en France (1). C'est certainement celle que doit pratiquer le juge devant lequel on invoque la Règle II. L'absence de précision de cette règle lui laisse à cet égard une utile liberté (2).

---

1. De Valroger, V, p. 35. — De Courcy, I. p. 260. — C. de Cass. D. 80. 1. 448.

2. Certains croient faire une distinction suffisante lorsqu'ils admettent les conséquences *directes* et excluent les *indirectes*. La conséquence directe est celle qui n'a pas d'autre cause que le sacrifice. Exemple : le trou fait au pont par la chute d'un mât coupé pour le salut commun. Une conséquence indirecte a, comme *causa proxima* (ainsi que disent les Anglais) un cas fortuit : par exemple un coup

49. — Nous avons déjà vu plus haut (même Règle n° 46) (1) que le texte de 1877 paraissait exiger que le sacrifice générateur de dommages subséquents ait été lui-même bonifié en avarie commune. C'est ainsi du moins qu'on pouvait interpréter l'expression « pour « autant que la perte du jet soit elle-même admis- « sible en avarie commune. » Cette expression a disparu du texte de Liverpool. Et il ne faut pas, comme le voulait le Tribunal Régional de Brème (2), ne voir dans cette suppression qu'une simple modification de forme qui laisserait subsister cette condition. La vérité se trouve dans l'arrêt déjà plusieurs fois cité du Tribunal Supérieur Hanséatique (3). Cette

---

de mer qui enlève les marchandises qui ont été placées sur des allèges. Le sacrifice lui-même, le fait de placer ces marchandises sur des allèges n'en est que la « causa remota ». La perte de ces marchandises n'est qu'une conséquence indirecte de ce sacrifice et cependant on ne saurait les exclure de l'avarie commune. La Règle II — cela résulte, comme on l'a vu, de l'expression employée « by or in conséquence » qui traduit des différences d'aspect dans les faits répondant à des différences intrinsèques entre les deux catégories de consequences indirectes — la Règle II admet certainement en avarie commune les conséquences indirectes. La seule difficulté — comme nous le disons au texte — est d'établir parmi ces conséquences indirectes une démarcation entre celles qui doivent être admises et celles, qu'il faut exclure.

1. Cf. aussi R. I, 1re partie, p. 83.
2. 4 janv. 1900. A. XVI-524.
3. 17 oct. 1900. A. XVI-524.

expression n'avait pas le sens qu'elle paraissait présenter. Jamais les auteurs des Règles n'ont entendu exiger que le sacrifice primitif ait été admis, il suffit que ce sacrifice ait été fait pour le salut commun.

Ainsi quoique le jet de la pontée, en vertu de la Règle I, ne soit pas avarie commune, les conséquences de ce jet pourront donner droit à une contribution (1). C'est dans une espèce de ce genre qu'a été prononcé l'arrêt du Tribunal Supérieur Hanséatique. Le navire *Shodsbory* allant de Borgoe à Brème portait un chargement de bois en pontée. Une tempête s'éleva qui menaçait de faire chavirer le navire. Pour échapper à ce danger et pour donner plus de stabilité à son bateau, le capitaine décida de couper les amarres de la pontée de façon à ce qu'elle soit enlevée par la mer. Mais la violence des vagues était telle que le chargement de bois emporté par le flot brisa le grand mât et la lisse du côté babord. Les dispatcheurs évaluèrent ces dommages à 2571 marks et les admirent en avarie commune. Le Tribunal Supérieur Hanséatique réformant le jugement du Tribunal de Brème suivit cette opinion pour les motifs que nous avons déjà donnés et qui nous paraissent très justes.

La même décision, croyons-nous, devrait être

---

1. Cf. R. I., p. 84.

donnée dans les hypothèses analogues (1). Cependant il faut tenir compte des termes mêmes des textes que l'on a à appliquer. C'est ainsi que la combinaison de la Règle II et de la Règle IV, ou de la Règle II et de la Règle VI ne donne pas le même résultat. Ces Règles en effet, par leur texte même, excluent non seulement l'acte principal mais encore les conséquences qui peuvent en résulter. On peut même invoquer la précision de ces textes comme un argument *a contrario* en faveur de l'interprétation que nous donnons des Règles I et II combinées.

Il suffit donc qu'un sacrifice ait été fait pour le salut commun, qu'à ce titre il puisse être considéré comme acte générateur d'avarie commune pour que les conséquences en soient bonifiées, alors même que ce sacrifice ne le serait pas lui-même, à moins d'un texte spécial excluant ces conséquences elles-mêmes de l'avarie commune.

50. — Les Règles d'York et d'Anvers ne donnent pas d'énumération des dommages auxquels peut s'appliquer la Règle II. Il est impossible, d'ailleurs, de prévoir toutes les hypothèses qui peuvent se présenter dans la pratique. Nous ne l'essaierons donc pas, et nous contenterons d'examiner quelques espèces les plus fréquentes et les plus intéressantes.

---

1. Cf. R. III, n° 60.

Mais il convient tout d'abord de faire une remarque générale. La Règle II ne s'applique pas seulement aux conséquences des sacrifices prévus dans les autres Règles. Elle ne pourrait presque, s'il en était ainsi, s'appliquer qu'aux conséquences du jet, et c'était bien à celles-là que se bornait l'ancien texte de 1877. Le texte actuel est très général et pose un principe qui dépasse le cadre étroit de nos Règles. Les conséquences de tout sacrifice fait pour le salut commun sont avaries communes. Mais qui nous dira à quels caractères on reconnaît un sacrifice fait pour le salut commun, un acte générateur d'avaries communes. Les Règles d'York et d'Anvers ont omis de le faire. Il faudra donc pour savoir si on doit appliquer la Règle II à tel dommage, soit s'adresser à la loi nationale, soit s'en rapporter aux principes que l'on peut dégager de l'étude du texte et des discussions de Liverpool, — comme nous l'avons fait dans notre première partie — pour déterminer si l'acte original peut bien être considéré comme générateur d'avarie commune.

51.—Le seul dommage qu'examine le texte est celui qui est exercé par l'eau qui descend par les écoutilles ouvertes ou autres ouvertures pratiquées en vue du jet. Nous avons déjà indiqué que c'était là une réminiscence inutile de l'ancienne Règle. Cette espèce rentre tout naturellement dans les dispositions du premier paragraphe et ne présente pas de difficulté.

52. — Devront être également admis les autres dommags amenés par l'introduction de cette eau dans le navire. Le Code Italien (art. 643, par. 6) prévoit expressément ceux qui seraient apportés à la cargaison ou au navire pour le repompage de cette eau.

53. — Une espèce souvent citée est celle des marchandises placées momentanément sur le pont en vue d'effectuer le jet d'une autre partie de la cargaison et qu'un coup de mer vient enlever. La perte de ces marchandises est la conséquence du sacrifice auquel s'est décidé le capitaine et doit être bonifiée.

54. — Il en est de même de la perte des marchandises que le capitaine a fait placer sur des allèges, pour renflouer un navire, ou dans toute autre intention de salut commun.

55. — Seront également avaries communes : les dommages apportés au matériel du navire, par un emploi extraordinaire, ou par tout autre sacrifice.

56. — Ceux apportés au navire par l'approche d'un autre bateau, remorqueur ou non, qu'il aura appelé en vue de se faire remorquer.

57. — Les conséquences matérielles de l'échouement volontaire prévu par la règle V. L'échouement en lui-même constitue un dommage qui entraînera des avaries-frais. Mais il peut amener des dommages immédiats à la coque du navire. Ces dommages peuvent être placés à la fois dans le domaine de la Règle II et de la Règle V.

58. — Les espèces sont nombreuses que l'on pourrait imaginer (1). La Règle II, quoique restreinte, s'étend à un champ très vaste. Elle peut être invoquée dans de très nombreux cas. Bien souvent, en effet, on admet en avaries communes des dommages que l'on considère comme des actes originaires alors qu'ils ne sont que des conséquences, ainsi, pour ne citer qu'un cas, les avaries faites à la coque par l'échouement. C'est ainsi que pour beaucoup de dommages que nos Règles paraissent ne pas prévoir, on peut invoquer la Règle II. Peut-être ses auteurs n'ont-ils pas cru lui donner cette très grande portée. Il nous faut bien avouer que cette intention n'apparaît pas dans les discussions. Mais le texte est là, et il est heureux que ses termes présentent cette généralité. Malgré ses imperfections et son domaine encore limité, la Règle II est une des rares Règles qui contiennent l'expression d'un principe un peu général.

---

1. Nous devons accorder une mention spéciale aux dommages soufferts en défendant le navire. Admis en France (cf. Valin, L.III, t. VII. de l'Ordon. Lyon-Caen et Renault, VI, n° 926), en Allemagne art. 706-5°) et dans beaucoup d'autres législations, ils ne le sont généralement pas en Angleterre (cf.Lowndes, p. 96. Mac-Arthur, p. 187). La résolution de résister à l'ennemi est bien un sacrifice fait pour le salut commun. Les dommages qui en résultent sont les conséquences de ce sacrifice. Ils doivent donc être admis en vertu de la Règle II.

REGLE III

Extinguishing fire on shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship shall be made good as general average ; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, os to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Extinction du feu à bord.

Est réputé avarie commune le dommage causé au navire ou à la cargaison, conjointement ou séparément, par l'eau ou autrement, y compris le dommage occasionné en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord. Toutefois aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toute partie du navire et du chargement en grenier ou aux colis séparés qui ont été atteints par le feu.

59. — La conférence de Glasgow n'avait pas dans ses Résolutions prévu l'espèce qui forme l'objet de la Règle III. Les dommages causés en éteignant l'incendie n'étaient pas admis en avarie commune dans la coutume anglaise. Les rédacteurs des Résolutions

les considéraient comme des avaries particulières. Sous l'influence des éléments étrangers, le Congrès d'York en 1864 (1), où, d'une façon générale, les discussions furent plus sérieuses et plus approfondies, abandonna sur ce point la coutume anglaise et admit ces dommages en avarie commune. La Règle III d'York ne comportait pas l'exception introduite à Anvers pour les objets déjà atteints par le feu. Le principe posé par cette règle fit peu à peu son chemin dans la coutume et la jurisprudence de l'Angleterre et fut admis par l'*Association of Average Adjusters* en 1873. Mais sur les indications de quelques arrêts, cette association prit en 1874 une seconde résolution sur la matière, d'après laquelle on ne devait admettre que les dommages causés aux objets qui n'avaient pas été atteints par le feu. L'*Association of Average Adjusters* exerça toujours une grande influence sur nos conférences. Il n'est donc pas étonnant que la Conférence d'Anvers en 1877 (2) l'ait suivie dans cette voie. La Règle III d'Anvers retenant le principe posé à York, y ajoute l'exception que nous retrouvons dans le deuxième paragraphe du texte de Liverpool. Mais la Conférence de Liverpool (3) ne se contenta pas de reproduire la Règle

1. Wendt, p. 157.
2. Wendt, p. 228.
3. *Report Liverpool*, p. 74.

d'Anvers. Elle apporta quelques précisions mais surtout étendit l'exception pour les objets atteints par le feu. La Conférence d'Anvers n'avait envisagé que les colis déjà en feu. A Liverpool on exclut de l'avarie commune toutes les parties de l'aventure qui se trouveraient dans ce cas : le navire lui-même et la cargaison en grenier. Le nouveau texte avait été proposé par l'*Association of Average Adjusters*. Il se trouve d'accord avec la coutume anglaise.

60. — La Règle III a pour objet toutes les conséquences de l'extinction d'un incendie à bord. Beaucoup de ces dommages rentrent déjà dans l'avarie commune en vertu de la Règle II qui traite des conséquences de tout sacrifice fait pour le salut commun. En un certain sens, on pourrait même dire qu'il en est ainsi de tous. En effet, si nous allons au fond des choses, nous observerons que le plus souvent le véritable sacrifice, celui que le capitaine aura voulu, c'est le dommage supplémentaire infligé à la partie de l'aventure déjà en feu. C'est elle qu'il aura voulu imprégner d'eau pour arrêter et éteindre l'incendie. Quant au dommage souffert par les autres parties, il n'est que la conséquence de cet acte. Or la Règle III n'admettant pas en avarie commune, la perte résultant du sacrifice principal, il se trouve que nous admettrons en avarie commune les conséquences d'un sacrifice sans y admettre le sacrifice lui-même. C'est une des hypothèses prévues par la

Règle II et c'est en même temps la confirmation de l'explication que nous avons donnée de cette Règle (1). On peut d'ailleurs imaginer facilement une espèce qui montre clairement les relations qui existent entre les deux Règles. Des colis étant en feu, le capitaine, pour en effectuer le jet, fait saborder le navire. Les dommages ainsi apportés au navire et aux autres colis pourront se réclamer à la fois de la Règle II et de la Règle III. Et il en sera de même sinon dans toutes les espèces, du moins dans presque toutes.

La première disposition de la Règle III ne saurait donner lieu à aucune discussion. Elle est d'accord sur ce point avec toutes les législations. Tout au plus pourrait-on faire remarquer que c'est là un des exemples les plus frappants de la transformation d'une avarie particulière en avarie commune. Nous avons déjà rejeté, du moins quant à la portée absolue qu'on lui donne parfois, cette théorie de la fixité du caractère de l'avarie (2). Nous ne ferons que la rappeler ici, pour montrer que nos Règles ne l'admettent pas.

La seconde disposition de notre Règle, l'exception qu'elle apporte au principe, demande une étude

---

1. Cf. R. II, nos 46 et 49.

2. Cf. 1re partie, no 23.

plus approfondie. Les différentes législations sont loin d'être d'accord sur ce point. La plupart des Codes latins, de même que le Code allemand, ne l'envisagent pas. Aussi, dans ces pays, la jurisprudence s'appuyant sur les définitions générales données par ces Codes, admet-elle en avarie commune, indistinctement tous les dommages causés par l'extinction d'un incendie. Au contraire, cette solution est généralement critiquée par les auteurs (1). Nous avons déjà vu quelle était la pratique anglaise sur ce point: elle est conforme à la Règle III. Il en est de même pour les États-Unis (2). Enfin les lois suédoise et danoise sur le commerce de mer de 1891 et 1902 (3) ont expressément consacré cette solution, probablement sous l'influence des Règles d'York et d'Anvers. Et il est fort probable que, dans les autres pays, la jurisprudence, sous la pression de la doctrine, finira par l'admettre à son tour.

Comment se justifie cette disposition? On a voulu y voir une application de la distinction entre la

---

1. Cf. Desjardins, IV, p. 247. — De Valroger, V, p. 63. — De Courcy, II, p. 270. — Jacobs, I, p. 474. — Ulrich, I, p. 119. — *Contra :* Berlinghieri, p. 102. — La commission de réforme de notre Code de commerce dans son projet de 1865, art. 403, § 6, avait posé l'exception.

2. Cf. Gourlie, p. 157 et 482. — Lowndes, p. 71-72. — Arnould, II, n° 936.

3. Suède, art. 190, § 6, Danemark, art. 190, § 7.

volonté libre et la volonté imposée, de la théorie de l'alternative que nous avons déjà étudiée (1). Et peut-être était-ce la pensée de certains membres de la conférence. Un navire est en feu. On le submerge. Cet acte a été imposé par les circonstances. Des marchandises sont atteintes par le feu. N'est-ce pas une nécessité de les arroser d'eau ! Ce n'est pas là peut-être la théorie de l'alternative dans toute sa pureté. Le capitaine en effet se trouve en présence d'une alternative ; il peut ou bien, laisser brûler son navire ou bien l'endommager pour éteindre l'incendie. Mais théoriquement le choix n'existe que dans les moyens, le résultat sera le même dans les deux cas. Et, même si, selon les circonstances, le capitaine pouvait être considéré comme ayant eu un choix à faire, on ne pourrait pas, prétend-on, dire que sa volonté s'est exercée librement. Le fait seul de l'incendie lui imposait les mesures qu'il a prises. Nous avons déjà repoussé cette distinction entre la volonté libre et la volonté imposée. Elle ne tendrait à rien moins qu'à supprimer l'avarie commune.

D'ailleurs, c'est à un autre point de vue qu'on se place généralement pour justifier cette disposition. Le dommage apporté aux objets atteints par le feu n'est pas, pense M. de Valroger (2), un sacrifice fait

---

1. Cf. Ire partie, n° 6.

2. De Valroger, V, p. 63.

pour le salut commun ; c'est une simple mesure de salut. Sans examiner si le capitaine a eu ou non l'intention de sacrifier ces objets, on peut dire qu'il n'y a pas eu de sacrifice parce que rien n'a été sacrifié. Les objets endommagés par la mesure prise, l'étaient déjà par le feu. Ils étaient, soit déjà perdus, soit menacés d'une perte certaine. « Quand une « chose est en feu, il serait étrange, dit M. de « Courcy (1), de soutenir qu'on l'a endommagée en « éteignant le feu. » C'est une question de fait, que de savoir si ces objets étaient déjà perdus. Il n'y aurait dans ce cas aucun sacrifice, c'est évident. Mais dire qu'il n'y a point de sacrifice, parce que les objets étaient exposés à une perte certaine, c'est supprimer complètement l'avarie commune. N'en est-il pas de même, en effet, dans presque tous les cas où un danger très grave menace l'aventure de perte totale. Le navire ne sombrera-t-il pas si on n'effectue pas le jet ? et les effets jetés n'étaient-ils pas sous le coup d'une perte certaine, puisqu'ils auraient infalliblement péri avec le navire ? Dans le cas même d'un incendie, les colis placés à côté de ceux qui sont déjà attaqués par le feu et qui vont l'être eux-mêmes, ne sont-ils, eux aussi, menacés d'être consumés ? Le même raisonnement devrait les

---

1 De Courcy, II, p. 270.

exclure au même titre de l'avarie commune. En réalité ce qu'il faut examiner, en dehors d'autres considérations pratiques, c'est seulement si les objets endommagés avaient une valeur au moment du sacrifice et si cette valeur a été diminuée par cet acte.

La solution de notre jurisprudence (1) serait donc la plus logique et la seule d'accord avec les principes généraux sur lesquels, d'ailleurs, elle se fonde : Lorsqu'un dommage a été apporté pour le salut commun à des objets déjà en feu, c'est-à-dire déjà atteints d'une avarie particulière, il faut apprécier l'importance de ce dommage en tenant compte de la diminution de valeur provenant de l'avarie particulière. Mais voici, précisément, où est la difficulté. Il est pratiquement impossible d'apprécier la valeur qu'avaient les objets atteints par le feu au moment de l'intention. C'est, croyons-nous, cette difficulté, cette impossibilité d'appréciation qui, seule, peut expliquer la disposition de la Règle III. Les discussions ne nous renseignent pas sur ce point. Mais nous savons assez quelle importance avaient, aux yeux des auteurs de nos Règles, les considérations d' « expediency » (2).

---

1. Trib. comm. Marseille, 10 juin 1902 A. XVII-763 — C. d'Aix, 28 janv. 1903. A. XVIII-638.

2. On pourrait trouver un argument dans le texte même qui ne dit pas que ces dommages ne sont pas avarie commune mais seulement qu'ils ne recevront pas de « compensation ».

C'est là, à notre avis, la seule façon d'expliquer cette disposition qui est une exception aux principes généraux et non point l'application de tel ou tel principe que nous ne saurions admettre.

61. — Quelle que soit, d'ailleurs, l'explication qu'il convient de donner de notre Règle le texte en est très clair. C'est un des plus complets que nous ayons à examiner. Tout dommage causé en vue d'éteindre un incendie à bord est réputé avarie commune. Ce dommage peut avoir été causé par l'eau répandue ou par toute autre mesure prise. On aura, par exemple, accumulé les marchandises sur les objets atteints pour étouffer le feu. Ou bien on aura jeté ces objets' ce qui aura pu amener d'autres dommages. La Règle prévoit même expressément les dommages occasionnés en submergeant ou en sabordant le navire. L'ancien texte n'en parlait pas et ils étaient, comme on le fit remarquer, à la Conférence (1), compris dans l'expression : « par l'eau ou autrement : » La Conférence de Liverpool a également tenu à préciser la seconde partie de la Règle. Tandis que le texte d'Anvers ne visait que les colis séparés le texte actuel envisage encore toutes parties du navire et du chargement en grenier.

62. — La Règle III, grâce à sa clarté, ne présente

---

1. *Report Liverpool*, p. 74.

point de grandes difficultés quant à son application. En ce qui concerne sa première disposition, on peut seulement se demander si les mesures prises pour éteindre un incendie devront donner lieu à contribution lorsque l'incendie provient d'un vice propre ou d'une faute. Nous avons déjà répondu à cette question dans notre première partie (1).

Le fait qu'une faute ou un vice propre est à l'origine du sacrifice ne lui enlève pas son caractère. C'est, d'ailleurs, le principe posé par la Règle d'Anvers 1903. La seule conséquence de la faute ou du vice propre sera d'enlever l'action en contribution à celui qui en est responsable. En fait, d'ailleurs, lorsqu'un incendie proviendra d'un vice propre, les mesures prises pour l'éteindre portant le plus souvent sur la propriété du responsable, celui-ci se verra privé de son action.

63.—Si tout le navire est en fer, le dommage occasionné en le submergeant est-il avarie commune ? Il semble qu'il y ait une contradiction, en ce qui concerne cette hypothèse, entre la première et la deuxième partie de la Règle. La première disposition répute en avarie commune le dommage causé en sabordant ou en submergeant un navire en fer. La seconde refuse toute bonification à toute partie du navire déjà

---

1. V. première partie, n° 26.

atteinte par le feu. On remarquera tout d'abord que ne sont exclus que les dommages soufferts par des parties du navire. La contradiction n'est donc qu'apparente, même quant aux seuls termes employés. Mais, en outre, la raison qui explique cette disposition exceptionnelle, la difficulté d'appréciation du dommage subi n'existe plus quand il s'agit d'un navire entier qui est submergé. Le dommage, ici, c'est la dépense nécessaire pour renflouer le navire et les avaries que peut occasionner ce renflouement, toutes choses que l'on peut apprécier sans tenir compte de la diminution de valeur causée par l'incendie. Ces dépenses et ces avaries seront donc admises en avarie commune.

64. — Malgré la netteté de la formule qui exprime l'exception, on peut imaginer des hypothèses où cette exception ne devra pas jouer. Si, une partie de la cargaison étant en feu, on accumule sur cette partie des sacs de marchandises de façon à étouffer l'incendie et si, ensuite, on inonde le tout, les dommages apportés par l'eau aux sacs ainsi exposés ne devront-ils pas donner droit à contribution, parce que le feu les aura déjà atteints ?

Une hypothèse de ce genre a été prévue dans les discussions (1). Le texte proposé portait, au lieu de

---

1. *Report Liverpool*, p. 75.

« qui ont été atteintes par le feu », les mots « actuellement en feu ». Cette expression, si elle avait été adoptée, nous conduirait à exclure de l'avarie commune le dommage provenant d'un second feu, conséquence précisément des mesures prises pour éteindre le premier. Une pareille solution est inadmissible et serait contraire à toute justice. Elle ne saurait, d'autre part, se justifier par la considération d'« expediency » sur laquelle est fondée la Règle. La perte soufferte par les sacs ainsi exposés, l'a été tout entière pour le salut commun. Il ne s'agit donc plus d'estimer le quantum du dommage qui correspond à la mesure prise pour éteindre l'incendie et de le soustraire du dommage total souffert pour les objets atteints; en d'autres termes, il n'est pas besoin de distinguer dans cette perte ce qui est avarie commune de ce qui est avarie particulière, car tout y est avarie commune. Ainsi, malgré la Règle III, les dommages apportés par l'eau aux objets déjà atteints par le feu dans ces circonstances donneront droit à contribution, comme d'ailleurs ceux qui résultent du feu lui-même.

65. — Ce sont là, croyons-nous, les seules questions théoriques que soulève la Règle III. Il peut se produire des difficultés dans la pratique, que la pratique seule peut résoudre. Par exemple on peut se demander s'il suffit pour mettre des marchandises hors la loi pour ainsi dire, qu'elles soient seu-

lement léchées par les flammes, s'il suffit qu'une partie de leur enveloppe extérieure ait déjà été attaquée, ou bien, lorsqu'il s'agit d'un chargement en grenier s'il suffit qu'une minime partie de ce chargement à une extrémité de la cale ait été atteinte pour exclure les dommages apportés par l'eau au reste. Ce sont là questions de fait qu'il appartient au juge de trancher. Il le fera en s'inspirant du motif sur lequel se fonde la Règle, en recherchant s'il est possible d'apprécier sans arbitraire la perte qui provient du sacrifice.

RÈGLE IV

Cutting away wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Coupement des débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants d'apparaux ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

66. — La Règle IV formait la cinquième Résolution de Glasgow : « le dommage provenant du coupement d'un mât enlevé par fortune de mer n'est pas avarie commune. » Le texte en fut élargi à la Conférence d'York et reçut sa forme actuelle. Depuis il n'a pas été modifié et a été admis sans discussion aux Conférences d'Anvers et de Liverpool. La Conférence d'York elle-même l'avait adopté sans débats.

67. — La Règle IV a pour objet d'écarter de la masse créancière le sacrifice qui consiste dans la perte des débris abandonnés. C'est, du moins, ainsi que nous le comprenons. L'expression employée est cependant plus large : « la perte ou le dommage résultant du coupement de débris... » cela peut

signifier toute perte ou tout dommage, aussi bien la perte même qui constitue le sacrifice que les dommages qui peuvent en être la conséquence. Ainsi un mât brisé par la tempête pend sur le flanc du navire dont il menace la sécurité. On le coupe et l'abandonne. La perte qui résulte de ce sacrifice n'est pas avarie commune. Mais si le mât ainsi sacrifié enlève la lisse du navire ou cause tout autre accident, n'y aura-t-il pas là avarie commune? C'est une question que nous avons à examiner.

La cinquième Révolution de Glasgow ne traitait que du dommage résultant du coupement d'un mât. Le texte actuel comporte une certaine généralité. On pourrait croire qu'il ne s'agit ici que des débris de mâts apparaux ou parties du navire. C'est d'ailleurs l'hypothèse la plus fréquente. Mais il faut bien remarquer que la Règle parle « d'autres objets ». Cette expression peut comprendre les chaînes, le canot, peut-être même des parties de la cargaison. Cependant il ne faudra pas étendre la Règle au delà de son domaine. Elle ne parle que du coupement des débris et c'est, croyons-nous, à cette hypothèse qu'on doit en borner l'application.

68. — La question du coupement des débris laisse assez indifférente la doctrine française (1). Notre

---

1. Cf. cependant de Courcy, II-271.

Code n'en parle pas et la jurisprudence de ces trente dernières années n'a pas eu à l'examiner. Nous avons conservé sur ce point la doctrine logique d'Emerigon (1). Nos praticiens admettent la perte de ces débris en avarie commune dans la mesure où ils ont une valeur. C'est, d'ailleurs, la pratique générale (2) et c'est même, à quelques différences près, la pratique anglaise (3). Dans certains pays, Belgique (4), Italie, Hollande, pour échapper à la difficulté d'appréciation de la valeur des objets sacrifiés, on les admet à bonification pour la moitié de la valeur qu'ils avaient avant la fortune de mer. Enfin les lois danoises (1er avril 1892, article 190-5) et suédoises (5) (12 juin 1891, art. 190) suivant encore ici l'influence des Règles d'York et d'Anvers les excluent expressément de l'avarie commune.

69. — Faut-il voir, dans notre Règle, l'application d'un principe ou seulement une solution pratique fondée sur des considérations d'« expediency ». A la Conférence de Glasgow M. Basly (6) s'appuya à la fois sur ces principes et sur les difficultés de la pratique

---

1. Emerigon, ch. 12, par. 41.
2. Cf. Ulrich, I-65, II,
3. Cf. Mac Arthur, II, nos 998-930. Lowndes, p. 97 s.
4. Jacobs, I. 465. Berlinghieri, p. 93.
5. Cf. aussi Russie. Ordonnance sur la marine, 1893, art. 399.
6. Cf. Wendt, p. 60.

pour faire voter la cinquième Résolution. « Il serait étrange, dit-il, de demander une contribution pour la perte d'une chose qui était la cause même du danger. » M. de Courcy (1) et M. Benjamin Morel (2) paraissent professer la même opinion. Nous ferons remarquer, tout d'abord, qu'un coupement de débris peut avoir lieu sans que le débris soit la cause du danger, sans que, surtout, le débris soit la seule cause du danger. Une tempête a brisé un mât qui, retenu par les cordages, pend sur le flanc du navire. Il n'y a point de danger actuel. Mais une seconde tempête menace d'éclater. Le capitaine se met en mesure de résister et jugeant que ce mât pourrait le gêner, se décide à le sacrifier. Si même la tempête éclate, avant qu'il s'y soit décidé, et si le mât l'embarrasse, peut-on dire qu'il soit la cause du danger. Ce péril ne vient-il pas plutôt de la tempête ?

D'autre part, même dans les cas où le débris est la cause d'un danger, devons-nous admettre le principe formulé par M. Basly? La fortune de mer qui aura brisé le mât est une avarie particulière et nous avons déjà vu (3) que l'avarie particulière pouvait parfaitement se transformer en avarie commune. Il suffit que l'événement, à l'origine avarie particulière,

---

1. De Courcy, II, p. 271.
2. Article dans Autran, VI-352.
3. V. première partie, n° 23.

menace toute l'aventure pour que les sacrifices faits donnent droit à une bonification. Peu importe que le sacrifice porte sur l'objet même, qui, par le fait des circonstances, crée un danger pour le reste de l'aventure. Lorsque, pour alléger le navire afin de fuir la tempête, on effectue un jet, n'est-ce pas la cargaison ou l'excès de la cargaison qui menaçait l'aventure? Pour prendre un exemple plus frappant, si par suite de secousses violentes une partie de la cargaison désarrimée menace de faire sombrer le navire et si le capitaine, devant un péril pressant, en effectue le jet, ce sacrifice ne sera-t-il pas avarie commune ? L'analogie est frappante entre les deux hypothèses. Dans les deux cas c'est une fortune de mer qui est à la source de l'avarie, dans les deux cas ce sont les objets qui, à raison des circonstances, faisaient naître le péril, que l'on sacrifie. Personne, cependant, ne refusera d'admettre en avarie commune le jet de la cargaison désarrimée.

La jurisprudence anglaise (1) paraît exclure de l'avarie commune le sacrifice de tout ce qui est débris, de tout ce qui est « in state of wreck ». Ce qui est débris, disent les juges anglais (2), n'a pas de valeur. On ne saurait donc accorder une bonifica-

---

1. Cf. Lowndes, p. 97. — Mac-Arthur, II, n° 988.

2. Johnson c. Chapman, Lowndes, p. 65.

tion pour la perte d'un objet sans valeur. Mais ils ajoutent qu'on ne peut considérer comme débris, comme étant « in state of wreck » que ce qui est « virtually lost », ce qui est actuellement perdu. Or tout ce qui a été brisé par fortune de mer, tout ce qui pend sur le flanc du navire, n'est pas virtuellement perdu. Cela dépend des circonstances. Nous rappelons cette jurisprudence anglaise et les motifs dont elle s'accompagne parce qu'on pourrait être tenté d'expliquer notre Règle IV, en disant qu'il n'y a point d'avarie commune là où il n'y a pas de sacrifice, et qu'il n'y a pas de sacrifice, là où il n'y a pas de valeur perdue. On considérait alors les débris comme objets déjà perdus dont le sacrifice ne ferait que précipiter la perte. Cette explication ne saurait valoir que dans des cas assez rares. Il n'est pas vrai de dire que tous les débris que le capitaine se voit obligé de couper sont sans valeur et ce n'est certainement pas sur cette considération que se sont fondés les auteurs de la Règle. Au contraire, le fait même que le capitaine aura conservé un mât accroché à son navire jusqu'au dernier moment, jusqu'au moment où ce mât est devenu un danger, prouve que le capitaine espérait le sauver et lui attribuait une valeur.

Le véritable fondement de notre règle, c'est que cette valeur, il est à peu près impossible de l'apprécier exactement. Elle ne correspond pas, en effet, au

prix que pourrait obtenir le débris au port de destination, ou au prix qu'il en coûterait pour le remplacer et c'est pour cela qu'on ne peut admettre le forfait fixé par la législation belge (1). Elle correspond plutôt à la proportion qui existe entre les chances de salut et les mesures de perte qui affectent le débris. Lorsqu'un mât ne tient plus que par un cordage et que, fatalement, ce cordage doit se rompre, le capitaine, en le coupant, ne fait aucun sacrifice. Mais si au contraire, la perte n'en est pas inévitable et si le capitaine l'abandonne néanmoins, il fait un sacrifice. Il sacrifie les chances de salut qui seules donnaient une valeur à ce mât. Or ce sont là choses inappréciables Dans presque tous les cas, il est impossible de dire si un débris sacrifié avait une valeur et quelle était cette valeur. Enfin, admettre les coupements de débris en avarie commune, ce serait, et cette raison seule suffirait à expliquer la règle, ce serait favoriser la fraude et donner, pour ainsi dire, une valeur factice à tous les débris. Toutes les pertes de mât, vergues ou apparaux, avaries particulières à l'origine, deviendraient, grâce à l'imagination du capitaine, avaries communes.

On voit quelles puissantes raisons de pratique justifient notre Règle IV. C'est certainement en elles

---

1. Cf. plus haut, n° 68.

qu'il faut en chercher le fondement. Tout le monde, d'ailleurs, était d'accord à Glasgow sur ce point. L' « expediency » commandait l'adoption de cette solution et, même ceux qui en principe reconnaissaient que le sacrifice de débris pouvait être un acte d'avarie commune, admettaient, se plaçant sur le terrain de l' « expediency », qu'il serait dangereux d'accorder l'action en contribution pour ce sacrifice.

70. — Le droit anglais, avons-nous vu, se fonde sur ce que les débris n'ont pas de valeur pour les exclure de l'avarie commune. Mais on n'appelle débris, en Angleterre, que ce qui, précisément, n'a pas de valeur. « Tout ce qui est in state of wreck, dit M. Lowndes (1), n'est pas admissible. Ce qui aurait certainement pris ou perdu toute valeur est in state of wreck. Il n'est d'ailleurs pas suffisant de montrer qu'une chose eût vraisemblablement péri sans le sacrifice pour en faire un wreck. Néanmoins, on ne peut exiger la preuve certaine que cette chose eût péri. C'est affaire aux experts à décider cela. »

Ainsi, débris, wreck, dans la jurisprudence anglaise, ont un sens particulier : objets sans valeurs. Ce n'est pas le sens qu'il faut donner à ce mot dans notre Règle. Débris, restants d'apparaux, ces deux expressions traduisent dans notre texte un état de fait qui

---

1. Lowndes, p. 106.

ressort encore plus nettement de leur union avec « coupement. » Le juge n'aura donc pas à rechercher, comme en droit anglais, si les objets coupés avaient ou non une valeur. Il devra considérer comme débris tout ce qui ayant été arraché par une fortune de mer pend contre le navire ou est dans une situation analogue.

71. — La Règle IV parle « du coupement de débris, restants d'apparaux ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer. » Les autres objets peuvent être un canot, une ancre, une chaîne, peut-être même, avons-nous dit, des parties de la cargaison. A vrai dire, les hypothèses auxquelles s'applique cette expression « autres objets » sont assez difficiles à imaginer. « Cutting away » ou « coupement » ne traduit pas proprement l'action de sacrifier un canot, une ancre retenue dans les récifs et qu'il était impossible de dégager. Faut-il faire abstraction du sens restreint de cette expression « coupement »? Étendra-t-on la Règle à toutes les hypothèses qu'une forte analogie unit à celle qui en fait l'objet ? Peut-être serait-il logique de le faire. Mais quelle sera la mesure de l'analogie que l'on devra exiger? Une interprétation trop large de la Règle ne donnera-t-elle pas occasion à une foule de procès. Les rédacteurs de la Règle, frappés, comme trop souvent, par une espèce-type, n'ont eu en vue que cette espèce et c'est à cette seule espèce que leur texte

s'adapte bien. Nous croyons qu'en l'absence de principe directeur il est préférable de s'en tenir à la catégorie d'hypothèses qu'ils ont prévue.

72. — Cette étroitesse de vue que nous leur reprochons fait encore sentir ses mauvais effets dans une autre hypothèse. Lorsque le coupement de débris, en dehors de l'abandon même de la valeur des débris, entraîne un dommage à une partie du navire, lorsque, par exemple, le mât coupé enlève la lisse de l'un des bords, ce dommage sera-t-il exclu de l'avarie commune ? Nous avons déjà vu (1) que la conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun pouvait être l'objet d'une bonification, sans que le sacrifice lui-même le fût. Devons-nous, dans l'espèce que nous envisageons, admettre en avarie commune la perte de la lisse en vertu de la Règle II, tout en excluant le sacrifiee du mât, en vertu de la règle IV ?

Le texte de la Règle est fait, croyons-nous, pour laisser quelque incertitude sur ce point. Quel est le sens exact des mots : « Loss or domage caused by... ? Le mot « loss » correspond-il à la perte du débris coupé, le mot « damage » aux conséquences de ce coupement ? Nous n'oserions l'affirmer. Il est peu probable que les rédacteurs de la Règle, hantés par l'hypothèse d'un mât qui pend sur les flancs du navire

---

1. Cf. R. II. N° 49 et page 206.

et que l'on jette à la mer sans courir d'autre dommage, aient songé à faire cette distinction. Nous croyons cependant qu'il convient de la faire pour eux, puisque le texte nous le permet. En effet, pour établir que le dommage résultant d'un coupement de débris est bien la conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, ne faudra-t-il pas prouver que le coupement du débris constitue un sacrifice de cette nature. Ne se retrouvera-t-on pas alors, au second degré, en présence de difficultés d'appréciation qu'on a voulu éviter au premier degré? Les mêmes fraudes que l'on a voulu écarter ne se produiront-elles pas? Comme on le voit, les mêmes raisons qui justifient les Règles en ce qui concerne le coupement des débris lui-même, commandent la même solution pour les dommages qui peuvent en être la conséquence.

73. — Toutes ces difficultés d'ailleurs sont d'ordre plutôt théorique. La Règle IV n'est pas fréquemment appliquée dans la pratique. Nous ne connaissons qu'une décision rendue à ce sujet (1). En elle-même l'espèce est assez rare. Mais surtout les intérêts qu'elle met en présence sont d'ordinaire minimes. Aussi préfère-t-on, soit subir le texte sans discuter sa portée, soit prévenir les contestations par de sages arrangements. Cela nous explique le silence de la jurisprudence sur cette Règle.

---

1. Douai, 14 décembre 1893. Autran, IX-463.

RÈGLE V

Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably sink, or drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, or any of them by such intentionnal running on shore shall be made good as general average.

But in all other cases where a ship is intentionnally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Échouement volontaire.

Quand un navire est volontairement mis au plein, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, inévitablement il coulerait ou irait en dérive à la côte ou vers des rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement ou le fret ou l'un d'eux, de cet échouement volontaire, ne sera admise en avarie commune.

Mais, dans tous les autres cas où un navire est volontairement échoué pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera bonifié en avarie commune.

74. — L'échouement volontaire formait l'objet de la première résolution de Glasgow (1) : « En règle

1. Cf. Wendt, p. 45 ss.

« générale, la perte ou le dommage causé au navire,
« à la cargaison ou au fret par un échouement volon-
« taire, ne sera pas admis en avarie commune ; sauf
« exception cependant pour certains cas exception-
« nels, dans des circonstances particulières dont la
« preuve aura été faite clairement. »

La Conférence posait ainsi une Règle générale contraire certainement à tous les principes de l'avarie commune, si contraire à ces principes qu'elle éprouvait le besoin de formuler une exception dans des termes, il est vrai, qui ne pouvaient être plus vagues. Cette résolution était d'ailleurs l'image de l'état de la jurisprudence ou plutôt de la coutume anglaise sur ce point. Les coutumes du Lloyd's (1) excluaient de l'avarie commune tout échouement volontaire et c'était seulement dans les cas où cette exclusion conduisait à des injustices trop fortes qu'on l'admettait en avarie commune.

Mais ce qui impressionnait surtout les congressistes de Glasgow, c'est que presque tous les échouements volontaires, ils le pensaient du moins, sont imposés au capitaine par les circonstances. Dans presque tous, croyaient-ils, ce que le capitaine décide, ce n'est pas l'échouement, c'est le lieu où il échouera. Certains d'entre eux, nous l'avons déjà

---

1. V. Lowndes, p. 170.

vu (1), suivaient l'alternative theory et ne voyaient pas dans ces sortes d'échouement un acte d'avarie commune. Ces cas étant pour eux les plus fréquents, ils croyaient bon de faire de l'exclusion la Règle générale. Le plus grand nombre voyaient dans l'échouement volontaire même imposé par les circonstances un cas d'avarie commune. Mais, se plaçant à un point de vue pratique, ils estimaient qu'il était impossible d'apprécier le dommage purement volontaire lui-même, et qu'admettre tous les échouements volontaires sans exception, ce serait favoriser la fraude des capitaines. Ces raisons l'emportèrent sur les principes et amenèrent le vote de la résolution.

Les Congrès d'York (2) et d'Anvers (3) revinrent à une rédaction plus conforme à la théorie, en ne s'occupant que de l'exception. La Règle V ne traita que de l'échouement imposé par les circonstances, et ce fut pour l'exclure. Pour quelle raison on n'aborda pas le principe général ? C'est toujours la même, que nous avons déjà indiquée plusieurs fois : la crainte des discussions sur les principes, la préoccupation unique des espèces. Et cette crainte était d'autant plus forte qu'on ne pouvait guère traiter

1. Cf. 1re partie, n° 6.

2. Wendt, p. 158 et s.

3. Wendt, p. 229.

de l'échouement volontaire en général sans lui donner comme base la nécessité de salut commun (1).

La conférence de Liverpool (2) élargit cette Règle en y ajoutant le second paragraphe qui pose le principe général, mais en conservant l'exception qui faisait le fond de l'ancien texte.

75.— La Règle actuelle a donc pour objet la perte ou le dommage résultant d'un échouement volontaire. Ces dommages seront admis en avarie commune lorsque le navire n'était pas dans une situation telle que sans cette mesure il aurait péri. Mais la Règle aussi bien dans le premier paragraphe que dans le second, ne traite que des dommages matériels qui proviennent du fait de l'échouement. Les autres conséquences de cet acte font l'objet des Règles suivantes, des Règles VI et VII et notamment de la Règle VIII. Pour que l'échouement puisse donner naissance à une action en contribution, il faut qu'il ait été décidé dans un but de salut commun. Tout échouement volontaire qui remplira cette condition pourra donc faire l'objet d'une avarie commune. Il faudra seulement, aux termes du premier paragraphe, qu'il ne puisse être considéré comme imposé par les circonstances. Ainsi, admission de l'échouement

---

1. Cf. première partie, p. 86 et s.

2. *Report Liverpool*, p. 76 et s.

volontaire simple, exclusion de l'échouement volontaire que nous appellerons « imposé », tel est le double objet de la Règle V.

76. — Toutes les législations sont aujourd'hui d'accord sur le principe général qui fait l'objet du second paragraphe de notre Règle (1). Toutes admettent l'échouement volontaire en avarie commune. Le droit anglais lui-même, malgré certaines contradictions, s'est mis d'accord sur ce point avec les Codes continentaux (2).

Il n'en est pas de même en ce qui concerne l'exception contenue dans le premier paragraphe. Les textes législatifs ne l'envisagent pas. Seule la loi danoise du 1er avril 1892 contient une disposition analogue à celle de la Règle V dans son article 188 paragraphe V : « Seront avaries communes les dom-« mages apportés au navire ou à la cargaison par

---

1. Nous devons noter cependant que le Code allemand dans son article 706, parag. 3, n'admet l'échouement volontaire en avarie commune que si le navire est susceptible d'être renfloué et réparé. C'est une question fort discutée en doctrine et que nous retrouverons plus bas. Il existe quelque différence entre les termes des divers codes. Notre Code exige la crainte de la perte totale ou de la prise pour justifier l'échouement. Le Code hollandais (art. 699-15) exige seulement un danger pressant (dringend gevaar). Ces différences sont plutôt apparentes que réelles. Le principe reste le même.

2. Cf. Lowndes, p. 120 et ss.

« un-échouement volontaire fait en vue d'éviter un « péril commun plus grave, *mais à condition que « cet échouement constitue bien un sacrifice.* » Peut-être faut-il voir dans ces derniers mots la traduction du paragraphe 1 de notre Règle.

Si les autres Codes sont muets sur cette question, la jurisprudence et la doctrine des différents pays l'ont souvent discutée. En Angleterre (1) les auteurs et les juges sont loin d'être d'accord. Il semble que l'on ait une tendance à admettre tout échouement volontaire en avarie commune pourvu qu'il constitue bien un sacrifice, c'est-à-dire à condition que l'aventure ne puisse être considérée par suite des circonstances, comme sans valeur. En France M. de Courcy (2), adopte la solution de la Règle V, et M. Desjardins (3) paraît bien près de la partager. En Allemagne et en Italie (4), l'échouement volontaire imposé que M. Ulrich (5) appelle die relativ freiwillige Strandùng, est admis par la jurisprudence.

77. — Nous avons déjà étudié dans notre première partie les deux dispositions de la Règle V au point

---

1. Lowndes, p. 140.

2. De Courcy, II, p. 272.

3. Desjardins, IV, nos 978 et 1004.

4. M. Berlinghieri, critique cette jurisprudence italienne qui n'est d'ailleurs pas constante sur ce point, p. 111.

5. Ulrich, I, p. 71.

de vue des principes sur lesquels elle est fondée. Nous avons déjà vu (1), en ce qui concerne la théorie du salut commun, que notre Règle ne saurait être interprétée comme une preuve de l'adoption générale de cette théorie par les auteurs des Règles. Il est certain que la présence d'un péril est en fait la condition de tout échouement volontaire. Un acte de cette nature ne saurait se concevoir en dehors d'une intention de salut commun. Il n'est donc pas étonnant que la Conférence ait fait de cette intention la condition de l'échouement avarie commune.

Il est moins facile de dégager les raisons qui firent adopter par les Conférences successives l'exception du premier paragraphe. Nous avons déjà vu dans notre première partie (2) qu'il ne fallait point l'expliquer par la théorie de l'alternative. Cette théorie, d'ailleurs abandonnée, est fausse en elle-même. Et d'autre part, prise dans son sens le plus étroit, comme exigeant que le capitaine se trouve en présence d'une alternative, elle ne s'appliquerait pas exactement à notre Règle V. Le texte exclut en effet non seulement les cas où le capitaine s'est décidé à échouer, alors que le navire devait fatalement

---

1. Cf. 1re partie, n° 16-2.

2. 1re partie, n° 6.

échouer, mais aussi ceux où il a pris cette détermination lorsque le navire allait couler. Dans cette dernière hypothèse le capitaine se trouve bien en présence d'une alternative et exerce un choix entre deux dangers, s'exposant volontairement à celui qu'il croit le moins grave.

Mais nous avons vu que la théorie de l'alternative pouvait prendre une autre signification plus large. Il faut, dit-on, que le sacrifice du capitaine soit vraiment libre, qu'il ne lui ait pas été imposé par les circonstances. Or lorsqu'un navire va être brisé contre les rochers, ou lorsqu'il est sur le point de couler, le capitaine peut-il faire autre chose que de se lancer sur la plage voisine. Nous avons déjà repoussé ces distinctions métaphysiques sur le degré de liberté de la volonté. Elles ne conduiraient à rien moins qu'à supprimer l'avarie commune. N'est-ce pas en effet dans les cas où les circonstances sont le plus périlleuses et le plus pressantes que se justifient les sacrifices que fait le capitaine; le jet, l'abatage des mâts, le paiement d'une rançon à l'ennemi, enfin et surtout l'échouement. Cela est si vrai que les Codes français et allemand exigent pour l'échouement volontaire, la crainte de la prise ou de la perte totale, que le Code hollandais exige un péril imminent alors que le simple danger suffit dans les autres cas. Enfin les Règles elles-mêmes n'admettent-elles pas la submersion du navire en feu en avarie com-

mune, et les dommages apportés par l'eau aux marchandises non atteintes par le feu. L'extinction du feu par la projection d'eau sur les marchandises ou la submersion du navire ne sont-ce pas là des actes imposés par les circonstances au capitaine ?

On donne le plus souvent de notre Règle une autre explication bien voisine des deux premières (1) et qui nous paraît même être un troisième aspect de la même théorie. Lorsqu'un navire doit fatalement couler ou échouer, le capitaine ne fait aucun sacrifice en l'échouant. L'aventure était perdue et n'avait plus de valeur. Le capitaine ne fait qu'ordonner et organiser le « sauve-qui-peut ». Cette explication, d'ailleurs séduisante, est exposée aux mêmes objections que la précédente et présente les mêmes dangers. En effet, dans tous les cas où l'aventure est menacée de perte totale, le capitaine qui effectue un jet, qui abat un mât, qui submerge son navire, sacrifie une chose destinée à périr sans la mesure qu'il prend. Les marchandises qu'il jette, ne vont-elles pas sombrer avec toute l'aventure ? Le mât qu'il coupe ne suivra-t-il pas le navire au fond de la mer? Le bateau qu'il submerge ne sera-t-il pas dévoré par les flammes? Dans toutes ces hypothèses, l'aventure est sans valeur, puisque menacée d'une perte certaine et c'est précisément le sacrifice fait par le capitaine, sacrifice,

1. De Courcy, II, p. 272.

répétons-le, d'un objet ou d'objets, comme le reste de l'aventure sans valeur, c'est précisément ce sacrifice qui conférera leur valeur à ces objets et à toute l'aventure. N'en est-il pas de même dans notre hypothèse et pourquoi la Règle V exclurait-elle de l'avarie commune l'échouement volontaire d'un navire qui va couler sous prétexte qu'il est menacé d'une perte certaine, alors que la Règle III admet la submersion d'un navire en flammes que menace une perte non moins certaine.

C'est donc une autre explication qu'il faut chercher pour notre Règle V et cette explication nous l'avons déjà donnée dans notre première partie. Admettre tout échouement volontaire en avarie commune, sans aucune exception, c'était, dans l'esprit des auteurs de nos Règles, ouvrir la porte à toutes les fraudes, c'était admettre en avaries communes, tous les échouements même fortuits. C'est pour cette raison qu'à la conférence de Glasgow ils avaient, en principe, refusé d'admettre l'échouement même volontaire. Leurs craintes n'étaient pas chimériques. Un rapport de mer, habilement rédigé, transforme aisément un échouement fortuit en échouement volontaire. Il suffirait que postérieurement à l'accident, le capitaine argue d'une prétendue intervention de sa volonté pour transformer l'avarie particulière en avarie commune. C'est, croyons-nous, ce qu'on a voulu éviter par la Règle V. Il suffira qu'un examen

des circonstances montre qu'une catastrophe était inévitable pour qu'on refuse d'admettre l'échouement même volontaire. Une présomption est créée qu'on ne pourra pas combattre par la preuve contraire. Ainsi on écartera un grand nombre de fraudes. D'autre part, et c'est encore une explication, on évitera la difficulté qu'il y a à apprécier la valeur du sacrifice fait par le capitaine.

Nous avons essayé de donner la meilleure explication de l'exception contenue dans ce premier paragraphe de notre Règle. Mais la vérité pour nous es que cette exception ne se justifie pas. Tout échouement volontaire, tenté en vue du salut commun, est en principe avarie commune. Les raisons de nécessité pratique qu'on pourrait invoquer en faveur de l'exception ne portent pas. Les difficultés d'appréciation qu'on a voulu éviter se présenteront toujours. Il est en effet aussi difficile d'établir si les circonstances devaient amener un échouement certain, que d'examiner si, l'événement survenu, il a bien été amené par l'intervention du capitaine.Celui-ci pourra avec la même facilité maquiller son rapport de mer quant aux circonstances antérieures à l'échouement. Ainsi on n'évitera même pas les fraudes que l'on redoute tant. Ce seront toujours les juges qui auront à apprécier ces circonstances. Le résultat sera toujours le même. Peut-être eût-il donc mieux valu s'en rapporter à la sagesse des tribunaux.

78. — La Règle V ne soulève pas dans la pratique beaucoup de contestations. Les fraudes des capitaines sont, malgré tout ce qu'on a pu craindre, assez rares et d'autre part, il est dificile de lutter contre les affirmations du rapport de mer. En ce qui concerne l'exception du premier paragraphe, nous avons dit combien il était difficile après coup, d'établir si les circonstances étaient telles que l'échouement fût fatal. Cela explique le petit nombre de procès que soulève cette exception. Ce sont là en effet pures questions de fait qui sont laissées à l'appréciation des juges. Ceux-ci, bien entendu, ne devront pas se contenter de probabilités plus ou moins fortes. Ils doivent pour refuser d'admettre un échouement volontaire en avarie commune arriver à la certitude absolue que cet échouement était fatal. C'est ainsi qu'a décidé avec juste raison le Tribunal de commerce de Marseille dans un jugement du 31 mars 1897 (1). Tant qu'un navire a conservé l'intégrité de ses organes essentiels, machine et gouvernail, tant qu'il peut marcher et se diriger, il n'est pas perdu. Il faudrait qu'il ne lui restât plus une chance de salut, qu'il soit le jouet des flots, une épave presque, pour qu'il rentre dans l'exception. Et n'est-ce pas en effet une épave que le navire qui coule ou qui va à la dérive dont parle le texte même de la Règle ?

---

1. V. *Journal de Marseille*, 1897-1-203. — V. aussi Autran, XII-723.

79. — Il est à peine besoin de dire que le premier paragraphe de notre Règle ne s'appliquera que lorsque les circonstances au moment de l'événement étaient telles que le prévoit le texte. On n'aura donc pas à rechercher si, à un autre moment, plus tard, elles fussent devenues telles. Il importe peu qu'une heure après l'échouement, l'état de la mer, la violence du vent eussent jeté sur le rivage le navire qui a devancé la catastrophe. Ou plutôt il faudrait voir là, la meilleure justification du sacrifice fait par le capitaine.

80. — De même, il ne faut pas oublier que cette Règle doit être interprétée restrictivement. Il ne faudrait donc pas l'étendre à des hypothèses analogues. On pourrait être tenté de le faire si on donnait comme base à la Règle la théorie de l'alternative, de la volonté imposée ou du sacrifice sans valeur. Si par exemple un navire de faible tonnage est sur le point d'être abordé et mis en morceaux par quelque gros steamer et s'il se lance sur le rivage pour éviter cet abordage, on peut considérer cet acte comme imposé par les circonstances. On peut aussi estimer que le capitaine n'a fait aucun sacrifice en échouant un navire qui allait être détruit. Cet échouement cependant devra bien être admis en avarie commune. Les raisons qui ont fait voter la Règle V ne sauraient s'appliquer à cette hypothèse.

81. — Nous avons déjà indiqué que les conséquen-

ces indirectes de l'échouement, frais d'allègement, de renflouement, etc., ne rentraient pas dans le cadre de la Règle V, qu'ils faisaient l'objet d'autres textes, de la Règle VIII notamment. Il pourra donc arriver que l'échouement volontaire, en vertu de notre premier paragraphe, ne sera pas admis en avarie commune, mais qu'au contraire le seront les frais et dommages causés par un renflouement postérieur. C'est une solution qui n'a d'ailleurs rien d'anormal, les frais de renflouement pouvant fort bien faire l'objet d'une avarie commune, même lorsqu'ils sont amenés par un échouement fortuit.

82. — Enfin il est bien certain que la réunion des circonstances prévues par notre premier paragraphe ne mettrait pas obstacle à l'admission d'un échouement volontaire en avarie commune, si ces circonstances ont été amenées par un sacrifice antérieur fait pour le salut commun. Si un voilier a sacrifié ses mâts, et que privé de ces organes, il ne puisse résister au vent qui le pousse sur des récifs, et si le capitaine choisit une plage pour échouer, quoique cet échouement présente le caractère de l'échouement nécessaire, il devra être admis en avarie commune, ne serait-ce que comme conséquence du sacrifice de ses mâts. Il en serait de même dans toutes les hypothèses analogues.

83. — Nous avons examiné probablement toutes les questions que soulève le premier paragraphe de

la Règle V. Son second paragraphe, qui est une création du Congrès de Liverpool, a pour objet l'échouement volontaire simple. D'une façon générale, la jurisprudence a rarement l'occasion de s'occuper de cette sorte de sacrifices. Quant à la disposition de la Règle V elle-même, nous ne connaissons aucune décision à son sujet. Les principes sont si nettement établis sur ce point, que cette absence de jurisprudence n'est pas étonnante. L'étude de cette Règle peut cependant donner lieu à quelques observations.

La Règle V, nous l'avons vu, exige comme condition d'un échouement volontaire, une intention de salut commun. Exiger cette intention de salut commun, c'est exiger la crainte d'un péril. Faut-il avec les Codes allemand (art. 706, § 3) et français (art. 400, § 8), préciser la nature de ce péril (prise ou perte totale) ou du moins doit-on, comme le Code hollandais (art. 699, § 15, dringend gevaar) exiger qu'il soit d'une certaine intensité. Cette question a déjà été examinée dans notre première partie (1). Nous nous contenterons de rappeler la solution que nous avons donnée : il faut qu'il y ait un péril, c'est au juge à examiner si ce péril a pu justifier le sacrifice.

---

1. Cf. Plus haut, n. 21.

84. — L'échouement volontaire peut être la suite d'un cas fortuit. Il n'en sera pas moins admis en avarie commune. Nous avons déjà vu (1) dans notre première partie qu'une avarie particulière pouvait parfaitement donner naissance à une avarie commune. Ainsi une tempête aura privé le navire d'un de ses mâts. Une voie d'eau se sera déclarée. Ce sont là des avaries particulières. Elles pourront néanmoins justifier un échouement volontaire qui constituera lui-même une avarie commune.

85. — Enfin, on peut imaginer une hypothèse où l'échouement n'est pas proprement volontaire, mais doit être traité comme tel. Le capitaine fuyant devant la tempête lance son navire dans un port ou dans une baie qu'il ne connaît pas. Cette entrée désespérée peut amener des accidents qu'il ne prévoit pas mais aux risques desquels il s'expose. Le navire échoue sur un bas-fond. On ne peut pas dire que cet échouement ait été voulu. Il devra cependant être admis en avarie commune. On peut en effet le considérer comme une conséquence de l'entrée désespérée à laquelle s'est résolu le capitaine. Mais même, si on n'estimait pas que cette résolution en elle-même pût constituer un sacrifice, il ne faudrait pas considérer cet échouement comme un cas fortuit. Il existe en effet un lien suffi-

---

1. Cf. Plus haut, n. 23.

sant entre la volonté du capitaine de s'exposer à certains risques et cet échouement lui-même quoiqu'il n'ait pu être expressément prévu. Il suffit, comme nous l'avons vu (1), que la volonté ait porté sur l'acte générateur du dommage, pour que le dommage soit admis en avarie commune, même si cet acte générateur lui-même peut être considéré comme ne constituant pas un sacrifice.

86. — Nous avons déjà vu que le Code allemand (art. 706, § 3) exigeait pour que l'échouement volontaire soit admis en avarie commune, que le navire échoué soit en état de navigabilité, qu'il soit *reparatur fahig*. La même exigence a été formulée par certains auteurs français s'appuyant sur notre article 425, alinéa 2 (2). Nous n'entrerons pas dans les discussions soulevées par cette question (3). Au surplus nous l'avons déjà étudiée dans la section consacrée à la théorie de la nécessité d'un résultat (4).

Nous avons déjà conclu sur ce point que les Règles d'York et d'Anvers ne faisaient pas de l'obtention d'un résultat la condition de l'avarie commune. La question de l'innavigabilité — c'est ainsi qu'on l'ap-

---

1. Cf. plus haut, 1re partie, n° 8.

2. Cauvet, II, p. 26.

3. Cf. Desjardins, IV, p. 184 ss.; — de Valroger, V, p. 242, ss.; — de ourcy, I, p. 246 ss.; — Lyon-Caen et Renault, VI, p. 29 ss. — Lowndes, p. 129-130.

4. V. plus haut, 1re partie, n° 27.

pelle —, rentre dans la théorie du résultat utile. Cependant elle en est dans une certaine mesure indépendante. Le Code allemand qui n'exige pas en général l'obtention d'un résultat, exige cependant que le navire échoué volontairement se trouve en état de navigabilité. On peut, en effet, considérer que, le navire étant devenu innavigable, non susceptible de réparation, démoli et brisé, l'aventure a cessé d'exister en tant qu'aventure, en d'autres termes qu'elle est dissociée et cela depuis le moment même de l'échouement. Ainsi celui-ci ne serait plus une mesure de salut commun, mais seulement un « sauve-qui-peut ».

Cette manière de voir est-elle celle de nos Règles? En théorie elle ne se justifie pas, croyons-nous. Mais nous n'avons pas besoin de recourir à une réfutation théorique. Cette question a été très discutée au Congrès d'York et les débats qu'elle a suscités nous permettent de répondre sur ce point.

La Règle V avait été proposée au Congrès sous la forme suivante (1) : « Lorsqu'un navire aura été « volontairement échoué pour éviter la perte ou la « prise, et s'il peut être ensuite renfloué et réparé, « tous les dommages qui résulteront de cet échoue- « ment seront admis en avarie commune. Mais si le

1. Wendt, p. 158 s.

« navire ainsi échoué ne peut être ensuite renfloué « ou si, renfloué, il est irréparable, ou du moins à ce « point endommagé qu'il ne mérite pas une répara- « tion, dans ce cas il n'y aura lieu à aucune contribu- « tion. » Cette rédaction souleva de vives critiques, notamment de la part du juge Marvin, délégué américain. Elle faillit cependant être adoptée. Ce texte était une inspiration du droit allemand, qui jouissait d'une grande faveur à ce moment auprès des membres du Congrès d'York et qu'on avait même voulu prendre pour base des discussions. La Conférence était partagée en deux partis numériquement égaux sur ce point. Et c'est, dans une certaine mesure, la crainte de voir adopter cette rédaction qui fit rejeter toute Règle générale sur l'échouement volontaire.

La question n'a plus été reprise depuis. On ne la discute presque plus aujourd'hui. La jurisprudence est presque seule à exiger encore cette condition de la navigabilité du navire après l'échouement. Quant à nos Règles, le fait que cette condition réformée au Congrès d'York n'a plus été proposée depuis, suffirait à nous permettre de la rejeter. Mais nous pouvons invoquer mieux que ce silence. Le texte de la Règle X^c^, *in fine*, qui prévoit le cas où un navire est condamné, arrête à ce moment même le cours de l'avarie commune. C'est donc que l'innavigabilité du navire n'empêche pas l'avarie commune de naître et d'exister.

RÈGLE VI

Carrying press of sail
Damage to or loss of sails.

Damage to or loss of sails and spars or either of them, caused by forcing a ship of the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Forcement de voiles.
Avaries ou perte des voiles.

L'avarie ou la perte de voiles et de vergues ou de l'une d'elles, causée pour le salut commun en remettant un navire à flot ou en le dressant davantage sur la côte, sera admise en avarie commune; mais tant qu'un navire sera à flot aucun dommage ou perte occasionné au navire, au chargement et au fret ou à l'un d'eux par suite d'un forcement de voiles ne sera bonifié en avarie commune.

87. — Le forcement de voiles faisait l'objet de la septième résolution de Glasgow. « Aucune avarie au navire, à la cargaison ou au fret causé par un forcement de voiles ne sera admis en avarie commune. » Cette résolution n'admettait pas d'exception et l'exclusion s'étendait, ainsi qu'il résulte des paroles de

M. Baily (1), même au cas où le forcement a lieu pour relever un navire échoué. Cette résolution devint la Règle VI d'York. Elle conserva la même portée absolue, la conférence ayant repoussé un amendement tendant à admettre le forcement de voiles, lorsqu'il constitue une tentative de renflouement (2). Il en fut de même à Anvers (3). La conférence de Liverpool (4), suivant l'inspiration de l'*Association of average adjusters* (5), modifia la Règle et lui donna sa teneur actuelle.

88. — Le forcement de voiles, malgré le silence de la plupart des textes législatifs, est généralement admis en avarie commune chez les peuples latins. Le Code chilien même (art. 1090, n° 11) le déclare expressément avarie commune et l'article 643-4 du Code italien peut être interprété dans le même sens (6). En France, malgré le silence de notre Code et les protestations de certains auteurs, la jurisprudence (7), d'accord avec la majorité de la doctrine (8),

---

1. Cf. Wendt, p. 61.

2. Cf. Wendt, p. 168.

3. Cf. Wendt, p. 229.

4. Cf. *Report Liverpool*, p. 89.

5. Report de cette association, p. 14.

6. Cf. Berlinghieri, p. 107 et s.

7. Trib. du Havre, 24 juin 1885. A. I-497.—C. d'appel Poitiers, 12 mai 1895. A. XI-315.

8. Emerigon, ch. XII, sect. XLI, parag. 5.—Desjardins, IV, p. 236. Cauvet, II, p. 120.—De Valroger, V, p. 44. — Lyon-Caen et Renault, VI, p. 68. — *Contrà* De Courcy, I, p. 258. II, p. 272.

voit dans le forcement de voiles une avarie commune. Au contraire la jurisprudence belge (1) paraît admettre la solution donnée par notre Règle VI. C'est cette solution qu'admettent expressément (art. 190, § 4) les lois maritimes danoises et suédoises qui l'ont d'ailleurs empruntée aux Règles d'York et d'Anvers. Quant à la coutume anglaise, après avoir exclu de l'avarie commune tout forcement de voiles, elle admet depuis assez longtemps ceux qui ont eu pour but de renflouer le navire (2). Enfin le Code allemand, dans son article 707, consacre la solution rigoureuse des anciennes Règles d'York et d'Anvers (3).

89. — Nous avons déjà examiné, dans notre première partie (p. 16 et s.), les raisons sur lesquelles se fonde la Règle VI pour exclure, en principe, le forcement de voiles de l'avarie commune. Cet acte ne constitue pas un sacrifice extraordinaire *en nature*. Il rentre dans les obligations ordinaires du capitaine. Les voiles sont faites pour pousser le navire sur les flots. Les dommages qui peuvent résulter de leur emploi rentrent dans les risques de navigation que doit prévoir tout armateur. A un autre point de vue, on ne saurait admettre ce dommage en avarie com-

---

1. Trib. de com. Anvers, 22 oct. 1903. Port d'Anvers, 1904, p. 44.

2. Cf. Lowndes, p. 94. — Mac-Arthur, II, n° 934.

3. Cf. Ulrich, I, p. 127. Au contraire la jurisprudence admet le forcement de machine. V. plus loin sur la R. VII.

mune, sans susciter une multitude de fraudes. On arriverait ainsi à permettre à l'armateur de mettre à la charge de la cargaison une partie des risques qu'il doit supporter seul.

Au contraire, lorsqu'un navire est échoué et que pour le renflouer, le capitaine se décide à forcer ses voiles, cet acte constitue bien un sacrifice extraordinaire, les voiles n'étant pas faites, comme le dit le Tribunal d'Anvers (1), pour naviguer sur le sable ou sur les rochers.

90. — Le forcement de voiles ne sera donc admis que lorsqu'il s'agira de remettre le navire à flot ou de le dresser davantage sur la côte. Ce sont les deux hypothèses prévues par le texte. Elles sont de même nature. Lorsque le navire ne peut être remis à flot, il est bon, parfois, de le pousser plus haut sur la côte, de façon à ce qu'il ne soit pas le jouet du flux et du reflux. Placé dans une position solide, il pourra attendre l'organisation des opérations de renflouement.

91. — Le forcement de voiles peut entraîner des dommages de nature diverse. Les plus fréquents, les seuls expressément prévus par la Règle VI sont les avaries aux voiles ou aux vergues et la perte de ces objets. Ce ne sont pas les seuls. L'effort considé-

---

1. Anvers, 22 oct. 1903. Port d'Anvers, 1904-44.

rable qui en résulte, peut avoir pour effet la rupture des mâts, la dislocation de la coque, des voies d'eau, etc. Les avaries mêmes que subit la coque du navire qu'on fait ainsi avancer sur un fond de sable ou de roche peuvent être considérées comme des conséquences du forcement. Tous ces dommages sont nettement exclus de l'avarie commune par les termes très généraux de la seconde partie de la Règle, lorsqu'ils se produisent le navire étant à flot.

Le texte de la première partie est moins général et n'envisage que l'avarie et la perte des voiles ou des vergues. Faut-il considérer ce silence comme volontaire ou faut-il n'y voir qu'une omission? Les débats de la Conférence de Liverpool sont muets sur ce point. Il semble bien résulter, cependant de quelques paroles de M. Laeisz (1), que dans l'esprit de cet orateur et de ses auditeurs, tous les dommages résultant du forcement de voiles effectué dans les circonstances prévues, devaient être admis en avarie commune. M. Laeisz, critiquant la Règle, montre qu'il sera difficile de distinguer les dommages provenant du fait de dresser un navire sur la côte, des dommages mêmes qui proviennent de l'échouement. Ces paroles ne peuvent viser que les avaries apportées à la coque, déchirures, voie d'eau, dislocation

1. *Report Liverpool*, p. 90.

du navire. L'échouement lui-même n'entraîne guère de dommages aux voile et aux vergues.

Au surplus, il n'y aurait aucune bonne raison d'admettre en avarie commune, les seuls dommages apportés aux voiles et d'exclure les autres. Ce sont des conséquences directes d'un sacrifice extraordinaire fait pour le salut commun. Il est regrettable que le texte ne les ait pas prévus. Mais ils rentrent, tout naturellement, dans l'exception de la Règle VI.

92. — Le forcement de voiles est un acte que l'on peut concevoir aisément. Le navire vient de s'arrêter sur un banc de sable. Il est ballotté par les vagues. Il s'enfonce de plus en plus. Le capitaine, pour échapper à tous les dangers qui menacent son navire, fait déployer toutes ses voiles ou en crée même pour la circonstance. Ainsi, il ne mesure pas sa voilure à la violence du vent ni à la résistance de ses mâts ou de la coque du navire. C'est là le forcement de voiles le plus fréquent. Mais il peut arriver aussi que le navire s'échoue, ayant déjà toutes ses voiles dehors. Le navire n'avançant plus, n'obéissant plus au vent, l'effort exercé par le vent sur les mâts et sur la coque devient considérable et peut être supérieur à la résistance de ces organes. Le capitaine prudent doit aussitôt faire carguer ses voiles. Si, au contraire, en vue de redresser son navire, il conserve sa voilure, il y a très certainement là un forcement de voiles qui peut donner naissance à une avarie com-

mune. C'est ce qu'a décidé le Tribunal de Marseille dans un jugement du 2 mai 1879. Il n'est donc pas nécessaire que le capitaine ait ajouté une seule voile nouvelle. Le fait de conserver sa voilure suffit à constituer, dans certains cas, un forcement de voiles.

RÈGLE VII

Damage to engines in refloating a ship.

Damage caused to machinery and boilers of a ship, which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average, when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage.

Avaries aux machines en renflouant un navire.

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire qui est échoué et dans une position dangereuse, pendant une tentative de renflouement, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera démontré qu'il est bien la conséquence de la tentative de renflouement du navire, volontairement décidé pour le salut commun et au risque d'occasionner un tel dommage.

93. — La Règle VII est une création du Congrès de Liverpool. Elle est basée sur le même principe que la précédente. Mais le forcement de voiles, qui naturellement avait été seul envisagé par les anciens auteurs, était resté le type de cette catégorie d'avaries. Les conférences précédentes n'avaient peut-être pas observé qu'au temps d'Emerigon, puis de Stevens et de Be-

necke la navigation à vapeur n'existait pas, ou peut-être les rédacteurs des Règles avaient-ils oublié, comme le leur reproche M. de Courcy (1), l'époque où ils vivaient. C'est du moins ainsi qu'on pouvait expliquer leur silence. Cette lacune fut comblée par la conférence de Liverpool, sur la proposition de l'*Association of Average Adjusters* (2) et la nouvelle Règle fut adoptée sans opposition (3).

94. — Le forcement de vapeur — c'est ainsi que l'appelle M. de Courcy — est traité dans les diverses législations de la même façon que le forcement de voiles. Nous renvoyons donc, en ce qui concerne le droit comparé, à ce que nous avons dit sur celui-ci. Nous rappellerons seulement que la jurisprudence allemande admet en avarie commune le forcement de vapeur, alors qu'elle en exclut, suivant l'article 707 du Code de commerce, le forcement de voiles.

95. — La Règle VII a pour objet, comme la Règle VI, à la fois de poser le principe de l'exclusion pour une catégorie de dommages et d'apporter à ce principe une exception dans certaines circonstances particulières. Au contraire de la Règle VI cependant, elle néglige de formuler expressément le principe, mais il est hors de doute qu'elle l'énonce implicitement. Les

---

1. De Courcy, II, p. 272.
2. V. le report de cette association, p. 33.
3. *Report Liverpool*, p. 168.

dommages causés aux machines et aux chaudières par un forcement de vapeur ne sont admis en avarie commune que lorsqu'il s'agit de renflouer un navire échoué, dans une position périlleuse et que le capitaine a prévu le risque auquel il s'exposait, mais s'est décidé à courir ce risque pour le salut commun. Cette étroite énonciation des circonstances particulières dans lesquelles un forcement de vapeur peut donner naissance à un règlement d'avarie commune ne peut laisser place à aucune confusion.

96. — Les raisons qui justifient notre Règle VII sont les mêmes que nous avons données pour la Règle VI (1). L'usage même exagéré de la force motrice du vaisseau n'est pas un sacrifice extraordinaire par sa nature. Il ne peut l'être que dans certaines circonstances. Et c'est seulement alors qu'il peut constituer une avarie commune. C'est un principe général et nous ne croyons pas, qu'avant la Conférence de Liverpool, les rédacteurs des Règles aient voulu faire, en omettant d'exclure le forcement de vapeur, la distinction que fait la jurisprudence allemande entre cette catégorie d'avarie et le forcement de voiles. Cette distinction ne se justifie pas et il ne suffit pas de dire, avec M. Ulrich (2), que le forcement

---

1. V. Règle VI, n° 89.

2. Ulrich, I, p. 123.

des machines ne dépend pas du vent et est facile à contrôler. Comme les voiles, les machines ont pour but de faire avancer le navire en eau libre et tant qu'on en use conformément à leur destination, il ne saurait y avoir d'avarie commune. D'autre part, il n'est pas vrai de dire qu'elles ne peuvent être détériorées que par suite d'un acte volontaire de l'homme facile à contrôler. Plus délicates qu'une voilure, elles sont, au contraire, soumises à une bien plus grande quantité d'accidents qui deviendraient facilement des sacrifices volontaires si on admettait, en avarie commune, tout forcement de vapeur.

On ne peut donc interpréter le silence des anciennes Règles sur ce point que comme une omission involontaire et dont il faut bien se garder de tirer des conclusions erronées.

Ce qui le prouve, d'ailleurs, c'est tout le luxe de précautions dont les rédacteurs de la Règle VII s'entourèrent lorsqu'ils admirent le forcement de vapeur en avarie commune, dans certains cas, et le soin qu'ils prirent de bien préciser toutes les conditions qui doivent être remplies. C'est qu'en effet nulle espèce ne peut donner lieu à plus d'abus et de fraudes (1).

---

1. Un grand nombre de capitaines peu scrupuleux, ne cherchent, que trop souvent, à mettre sur le compte d'un forcement de vapeur, des avaries résultant d'un simple défaut d'entretien et arrivent ainsi

Cette crainte des abus explique les restrictions dont on accompagna l'exception admise. D'une part, on craignait que des avaries aux machines d'origine fortuite ne fussent mises, après coup, sur le compte de tentatives de renflouement. De l'autre, on considérait que le forcement de machines était la dernière manœuvre à tenter, en cas d'échouement. C'est, en effet, la plus dangereuse puisqu'elle peut entraîner la dislocation du navire, l'ouverture de voie d'eau, l'introduction de vase ou de sable, etc... Mieux vaut, de beaucoup, attendre la venue de secours étrangers, décharger le navire en tout ou en partie, demander au besoin l'assistance des remorqueurs. C'est ainsi que M. Elmslie (1) expliqua les termes limités dont il proposait l'adoption. Et c'est ainsi que les ont expliqués certains tribunaux (2).

97. — La Règle VII ne parle que des dommages causés aux machines et aux chaudières. Elle ne s'occupe pas des autres dommages causés aux autres organes, ou au corps du navire. Nous avons fait la même observation à propos de la Règle VI (3). Nous

---

à se faire payer par la cargaison la plus forte partie de dépenses incombant à l'armement seul.

1. *Report Liverpool*, p. 168.

2. Cf. Trib. Comm. Anvers, 22 sept. 1903. Jurisprudence du Port d'Anvers, 1904-44 ; A. XX-112. — Trib. Comm. Marseille, 18 mai 1903 A. XIX-98. — Trib. sup. hanséatique, 12 juillet 1901, A. XVII-167.

3. Cf. Règle VI, n° 91.

ne pouvons que donner la même réponse. Ces dommages doivent être admis en avarie commune, soit qu'on les considère comme rentrant dans les prévisions du texte, soit qu'on les considère comme des conséquences d'un sacrifice fait pour le salut commun.

98. – Les dommages causés aux machines et aux chaudières ne sont admis en avarie commune que s'ils sont amenés par une tentative de renflouement d'un navire échoué. La Règle VII est formelle. Il faut que le navire soit échoué. C'est donc à tort que le Tribunal de commerce de Marseille, dans son jugement du 18 mai 1903 (1), admit en avarie commune les avaries éprouvées par des machines, en essayant d'éviter un échouement. Il y a là, non seulement une fausse interprétation, mais même une violation formelle de la Règle VII.

99. — Il faut donc que le navire soit échoué, mais cela ne suffit pas, il faut encore qu'il se trouve dans une position dangereuse. L'existence d'un péril peut seule justifier le sacrifice fait par le capitaine. Nous nous sommes déjà demandé, dans notre première partie (2), à quoi correspondait cette expression. Ne suffit-il pas que le salut commun exige la tentative

---

1. Cf. A. XIX-98.
2. Cf. n° 19.

de renflouement ? Dire salut commun, n'est-ce pas dire danger ?

Faut-il voir, dans ce double emploi des expressions de « position dangereuse » et de « salut commun », une inutile redondance ou bien un simple rappel, de l'une par l'autre, destiné à marquer l'importance de cette condition, ou encore un essai de précision ? C'est de cette dernière façon, qu'il faut l'interpréter. Un navire échoué, même lorsqu'il ne l'est que temporairement et qu'il peut être relevé par le reflux, est toujours dans une position anormale et qui l'expose, presque toujours, à certains périls plus ou moins lointains. Cette position, à elle seule, justifie, le plus souvent, certaines mesures de salut commun que doit prendre le capitaine. Il allégera son navire en transbordant une partie de sa cargaison sur des allèges. Il ira au port le plus proche chercher des remorqueurs. Et même, si les circonstances présentent quelque gravité, il effectuera un jet. Il ne sait pas, en effet, quel péril le menace et il doit se tenir prêt à se défendre. Mais il ne doit se résoudre à forcer ses machines qu'au dernier moment, au moment où le péril cesse d'être hypothétique ou même probable, au moment où il se montre menaçant. Les plus grands sacrifices deviennent alors justifiés et c'en est un très grand que de tenter un renflouement en faisant force de vapeur. L'hélice peut être engagée dans le sable, le gouvernail pris

dans quelques roches, la violence de l'effort ébranle terriblement et peut disloquer le navire dont la quille d'autre part laboure un fond de sable ou se déchire contre le roc. Peut-être parviendra-t-il à renflouer le navire. Mais n'aura-t-il pas perdu tous ses organes essentiels, machines, hélice, gouvernail? Ne fera-t-il pas eau de toutes parts ?

On conçoit qu'une telle manœuvre ne doive être tentée que lorsqu'elle constitue l'unique chance de salut, lorsque le péril ne permet pas d'attendre plus longtemps.

A tous les points de vue, d'ailleurs, il était prudent, de la part de la Conférence, de n'admettre le forcement de vapeur que dans des circonstances exceptionnelles. Mais lorsque le navire est échoué sur un fond de sable ou sur un banc de vase, il est préférable, comme le dit M. Elmslie (1), en présentant notre Règle, que l'on recourre à un allégement qui peut être plus coûteux mais qui est plus sûr et sur le caractère duquel on ne peut se tromper, tandis qu'il est toujours difficile de distinguer dans un forcement de machines ce qui est avarie commune et ce qui est avarie particulière.

Ainsi le capitaine ne devra tenter le renflouement et risquer ses machines que lorsqu'il croira la posi-

---

1. *Report Liverpool*, p. 168.

tion de son navire périlleuse. Devra-t-il attendre que le péril soit imminent et même actuel ? Nous ne le croyons pas. On ne peut attendre que le péril soit actuel. Ce serait, nous l'avons déjà dit (1), rendre tout sacrifice inutile. La même raison nous a fait repousser l'expression de « péril imminent » qui, d'autre part, est par trop imprécise dans sa prétendue précision. Il suffira (2) que le capitaine croit la position du navire périlleuse. C'est là une condition de fait qui ne se laisse pas facilement définir en théorie, mais qui, dans la pratique, n'embarrasse ni le capitaine ni les juges (3).

---

1. Cf. 1re partie, n° 19.

2. Cf. 1re partie, n° 21.

3. La solution que nous donnons au texte a été maintes fois donnée par la jurisprudence. Cf. *Trib. de comm. Anvers*, 22 sept. 1903. Port d'Anvers, 1904-40.A.XX-102.—Le *Trib. de comm. de Marseille*, 18 mai 1903, admet un forcement de vapeur parce que, dans l'espèce, il était du devoir du capitaine de faire, sans délai, tout son possible sans s'attarder à attendre ou à solliciter des secours éloignés : A.XIX-98.—Tribunal supérieur hanséatique, 12 juillet 1901. A.XVII-167.Ce jugement indique nettement que la Règle VII n'exige pas un péril actuel. — Marseille, 13 nov. 1901: La Règle VII n'exige pas un péril imminent mais seulement une situation périlleuse. A. XVII-454. — Cour de Douai, 11 juillet 1901. A. XVII-546. — Par contre la Cour d'Aix, 20 juin 1898, exige un péril sérieux et actuel et pas seulement futur et possible. Il est vrai que, dans cet arrêt, la Cour indique que le capitaine, lui-même, n'a jamais jugé la situation périlleuse. Il est probable que la Cour a seulement voulu indiquer qu'une possibilité de péril ne suffisait pas. Autran, XIV-51.

100. — Ainsi il n'est pas nécessaire que le péril soit imminent, ni actuel. Il suffit que le capitaine se trouve en présence d'une situation périlleuse. Mais il se peut que celui-ci juge la situation de son navire dangereuse et qu'il estime, sans qu'on puisse lui en faire grief, les circonstances plus graves qu'elles ne le sont en réalité. Sa croyance raisonnable, quoique erronée, suffit-elle à justifier le sacrifice qu'il fait ? Nous avons déjà posé en thèse générale (1) qu'il n'était pas nécessaire que le péril soit réel et ait existé dans la mesure où le capitaine a cru à son existence. « Tout ce qu'on peut exiger de lui, avons-« nous dit (2), c'est qu'il n'ait pas simulé la crainte « ou qu'il n'ait pas éprouvé une crainte chimérique, « et il faudra seulement rechercher si les événements « avaient revêtu des apparences telles qu'il était de « son devoir de prendre des mesures de salut. »

La Règle VII parle du « navire échoué dans une position dangereuse ». Cette expression doit-elle être interprétée dans ce sens que la position du navire doit vraiment avoir été dangereuse? Ou suffira-t-il que les circonstances aient été telles que le capitaine devait la croire périlleuse ? Le plus souvent l'opinion du capitaine, dans cette catégorie

---

1. Ire partie, no 21.
2. Cf., 1re partie, no 22.

d'espèces, sera conforme à la réalité des faits. Mais il se peut que, de très bonne foi, dans des parages qu'il ne connaît pas, il croit à un péril qui n'existe pas, ou qui n'existe pas dans la mesure qu'il redoute. Pourra-t-on lui objecter après coup l'inexistence de ce péril et les juges devront-ils, tout en reconnaissant sa crainte raisonnable et justifiée en quelque sorte par les apparences, refuser d'admettre son sacrifice en avarie commune, sous prétexte que la réalité des faits ne correspondait pas à leur aspect? Nous ne le croyons pas. Nous avons déjà exposé les motifs (1) pour lesquels nous nous refusions à exiger en thèse générale la réalité du péril. Les mêmes motifs nous conduisent à la même solution en ce qui concerne cette espèce particulière. Il ne faut pas que le capitaine, sur le point de faire un sacrifice qui lui paraît justifié par les circonstances, soit arrêté par la crainte de s'être trompé dans l'appréciation de ces circonstances. Il ne faut pas lui imposer trop d'hésitation, au moment où il doit prendre une décision rapide. Le salut de l'aventure est à ce prix.

Nous pensons qu'il suffira que le capitaine ait pu raisonnablement croire à l'existence d'un péril. Nous sommes d'ailleurs d'accord, dans cette interprétation

---

1. 1re partie, n° 20.

de la Règle VII, avec la jurisprudence du Tribunal supérieur hanséatique et du Tribunal de commerce d'Anvers : « Pour décider, dans chaque cas, si un « danger menaçait et s'il devait être regardé comme « grave, il faut considérer si le capitaine par un « acte de jugement raisonnable et éclairé a estimé « qu'il y avait danger. » Ainsi s'exprime dans un jugement du 23 décembre 1904 le tribunal supérieur hanséatique (1).

« C'est avec raison que les premiers juges ont « estimé que l'échouement dans cet endroit consti- « tuait un danger commun pour le navire et la car- « gaison, ou tout au moins que le capitaine pouvait « raisonnablement croire à l'existence d'un tel péril, « ce qui en droit allemand, comme en droit anglais, « suffit comme élément constitutif de l'avarie com- « mune. » Telle est la teneur d'une autre décision du même Tribunal du 12 juillet 1901 (2).

Cette interprétation de la Règle VII est la seule bonne, croyons-nous, et il serait très regrettable qu'il n'en soit pas ainsi. La responsabilité de l'aventure incombe au capitaine. Il faut, autant que possible, libérer sa décision de toute hésitation. Cela n'empêchera d'ailleurs pas les Tribunaux de contrôler

---

1. Autran, XX-755.

2. A. XVII-167 Cf. Trib. Comm. Anvers, 22 sept. 1903. A. XX-102.

les actes du capitaine et d'examiner si les mesures qu'il a prises étaient justifiées ou si, au contraire, elles proviennent d'une étude incomplète des circonstances et d'une crainte chimérique. C'est ainsi que le Tribunal supérieur hanséatique, dans sa décision du 23 décembre 1904, tout en posant le principe que nous adoptons, reconnaît qu'en l'espèce le capitaine « n'a pas fait un acte de jugement « raisonnable ; qu'il n'était pas en état de porter un « pareil jugement et qu'il n'a pas agi conformément « aux devoirs de sa charge en prenant au petit bon- « heur, sans même interroger le pilote, des mesures « qui étaient inutiles...»

101. — Aux termes de la Règle VII il faut que le capitaine ait bien prévu les risques auxquels il exposait son navire et qu'il ait voulu s'y exposer. C'est encore là, ainsi que nous l'avons déjà vu (1), une disposition exceptionnelle qui s'explique, comme les autres, par la crainte des fraudes si faciles dans cette catégorie d'espèces. Il ne faut pas que le capitaine puisse après coup modifier le caractère des avaries subies par ces machines. Il ne faut pas non plus que, se croyant échoué sur un banc de sable qu'il pense pouvoir franchir sans peine, il ordonne des manœuvres périlleuses, entraînant des risques qu'il

---

1. Cf. 1re partie, n° 9.

n'avait pas prévus. On exige de lui qu'il ait bien étudié la situation de son navire et qu'il se soit rendu compte de la gravité de ses actes. C'est du moins ainsi qu'on peut expliquer le soin qu'ont pris les auteurs des Règles de préciser cette condition. Mais il faut bien avouer que cette disposition n'a pas un grand intérêt. Du moment qu'on ne peut recourir au forcement de machines que dans une situation périlleuse, tout danger de fraude paraît écarté. On n'a plus à craindre que le capitaine y recourre dans d'autres circonstances. Pourquoi ajouter que le capitaine doit avoir prévu les risques auxquels il s'expose ? C'est une condition bien inutile. N'est-il pas évident, comme le dit un jugement du Tribunal supérieur hanséatique (1), « n'est-il pas évident pour le « capitaine expérimenté que le travail forcé des « machines d'un navire échoué sur fond entraînera « des avaries, que les ailes de l'hélice risquent de se « briser, que le sable et la vase peuvent l'enliser, « pénétrer dans les tuyaux, envaser et avarier le « condensateur et les pompes... » Le fait seul que le capitaine se décide à forcer ses machines suffit à indiquer qu'il avait l'intention de s'exposer à tous ces risques. Tout ce qu'on doit exiger de lui c'est qu'il ne s'y expose pas sans raisons graves. Il n'était

1. 12 juillet 1901. A. XVII-167.

pas besoin d'ajouter que le capitaine doit avoir eu conscience des risques qu'il courait.

102. — La Règle VII qui exige que le capitaine ait cru la situation périlleuse et qu'il ait eu l'intention de risquer les avaries subies, n'indique pas de quelle façon le capitaine doit prouver après coup à la fois cette croyance et cette intention. C'est une observation faite par le Tribunal de commerce d'Anvers (1). Il ne faut donc pas exiger, comme le faisaient les défendeurs dans cette espèce, que le capitaine ait mentionné cette crainte et cette intention dans son rapport de mer ou dans son journal de bord. Il suffit que toutes deux résultent des éléments de la cause. Nous ne faisons que signaler cette décision très équitable qui se justifie elle-même.

103. — La Règle VII admet en avarie commune les dommages résultant d'une tentative de renflouement. Est-il nécessaire que cette tentative ait été suivie d'effets? Nous avons déjà répondu à cette question dans notre première partie (2). Nous avons conclu que l'obtention d'un résultat n'était pas une condition essentielle de l'avarie commune. Nous avons même invoqué en faveur de notre opinion le texte de la Règle VII. Il est inutile de revenir sur

---

1. Anvers, 22 sept. 1903. A. XX-102.

2. Cf. 1re partie, n° 27.

cette discussion. En ce qui concerne la Règle VII, son texte, aussi bien en anglais qu'en français, est assez clair. « Damage done in endeavouring to refloat » « tentative de renflouement », ces deux expressions ne peuvent laisser aucun doute. Si les auteurs des Règles avaient voulu exiger que le sacrifice ait amené le renflouement, ils se seraient servis d'autres expressions, sinon précises, qui eussent du moins laisser planer le doute. Ils auraient pu dire « in refloating, en renflouant, par les opérations de renflouement ». Au contraire ils ont usé de termes très précis et qui indiquent très nettement que la tentative doit suffire à donner droit à une contribution, même lorsqu'elle n'a pas été suivie d'effet. C'est ainsi d'ailleurs que la grande majorité de la jurisprudence (1) interprète cette règle. Seule la Cour d'Aix paraît à tort l'interpréter autrement.

---

1. Trib. sup. hanséatique, 23 déc. 1904. A. XX-755. — *Id.*, 12 juil 1901. A. XVII-167. — Marseille, 13 nov. 1901, A. XVII-454. — Marseille, 19 février 1900. Aix, 8 mars 1900. A. XV-618. — *Contra :* Aix, 12 mars 1902. A. XVII-565.

RÈGLE VIII

Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage.

When a ship is ashore and, in order to float her, cargo, bunker coals, and ship's stores, or any of them are discharged, the extra cost of lightening lighter hire, and reshipping (if incurred) and the loss or damage sustained thereby shall be admitted as general average.

Frais d'allégement d'un navire échoué et dommage en résultant.

Quand un navire est échoué et que, pour le renflouer, le chargement, le charbon des soutes et les provisions du navire ou l'un d'eux sont déchargés, les frais extraordinaires d'allégement, location d'allèges, et frais de réembarquement (s'il y en a d'encourus), ainsi que la perte ou le dommage en résultant seront admis en avarie commune.

104. — La Règle VIII est une création de la conférence de Liverpool (1). Elle lui fut présentée par M. Elmslie au nom de l'*Association of average adjusters* (2). Les autres conférences ne s'étaient pas occu-

1. *Report Liverpool*, p. 167.
2. Report de cette association, p. 32.

pées de cette espèce. Peut-être jugeait-on, comme cela fut dit à Liverpool, qu'il n'était pas nécessaire d'en faire l'objet d'une Règle, la pratique internationale étant d'accord sur ce point. En réalité l'accord n'était pas si complet qu'on le prétendait et c'est avec raison que l'*Association of average adjusters* demanda l'adoption de ce texte, dont le moindre avantage n'est pas de fixer certains points de détail qui ont leur importance.

105. — Cette règle a pour objet à la fois les dépenses et les dommages qu'entraîne l'allégement d'un navire échoué que l'on veut renflouer dans l'intérêt commun ou pour le salut commun. Il faut donc que le navire soit échoué et que les opérations qui entraînent ces dépenses ou dommages aient pour but de le renflouer.

106. — Les frais d'allégement d'un navire échoué sont admis en avarie commune dans la plupart des législations, avec cependant des différences de détail, qui proviennent de la théorie plus ou moins large admise par chacune. Une des questions les plus discutées est l'admission en avarie commune des frais d'allégement d'un navire échoué fortuitement. Ils n'ont pas toujours été admis en Angleterre. En France même leur admission fut contestée (1). Cer-

1. Desjardins, IV-272. — Cf. de Valroger, V, 61 et 62. — Cauvet, II, 130. — De Courcy, II, 286. Berlinghieri, 119. — Jacobs, I, 464. — Ulrich, I, 79. — Lowndes, 83, 114, 116.

taines législations exigent que l'allégement ait été motivé par un péril menaçant l'aventure. C'est la solution du droit allemand et peut-être même du droit belge. Le droit anglais actuel ne paraît pas exiger cette condition (1). Nos articles 400, paragraphe 8 et 427 du Code de commerce ne la mentionnent pas davantage. L'article 427 même paraît trop large à beaucoup d'auteurs et de tribunaux, puisqu'à le prendre à la lettre il admettrait en avarie commune, les dommages résultant de l'allégement opéré, en temps normal, pour entrer dans un fleuve ou une rivière.

107. — La Règle VIII ne traite que de l'allégement d'un navire échoué. Il ne faudra donc pas l'étendre à d'autres hypothèses. C'est ainsi qu'elle ne saurait s'appliquer à l'allégement d'un navire qui fuit l'ennemi ou la tempête, ni à celui que rend nécessaire une voie d'eau. Non pas que cette mesure dans ces hypothèses ne doive pas constituer une avarie commune, et que le silence de notre texte doive être interprété dans le sens de l'exclusion. Il faudra seulement dans toutes ces espèces recourir à la loi nationale (2). Il est d'ailleurs regrettable, à

---

1. Cf. aussi les lois norvégiennes, danoises et suédoises, art. 188, paragraphes 4 et 6 qui admettent implicitement la solution de la Règle VIII.

2. Trib. comm. Marseille, 11 février 1897. A. XIII-113.

notre avis, que notre Règle n'ait pas une portée plus large.

108.—Il faut donc qu'il s'agisse d'un navire échoué, mais il importe peu que l'échouement ait été volontaire ou fortuit. La Règle VIII ne fait pas la distinction. Il ne faudrait donc pas la restreindre au renflouement d'un navire volontairement échoué. Si telle devait être sa portée, elle serait inutile et ferait double emploi avec la Règle V qui admet en avarie commune la perte et le dommage résultant d'un échouement volontaire. On pourrait prétendre, il est vrai, que la Règle V ne vise que la perte ou le dommage amené directement par l'échouement et qu'une autre règle a pu paraître nécessaire pour les conséquences lointaines de ce sacrifice, comme les frais de renflouement. Nous avons nous-même dit plus haut (1) que telle était bien la portée restreinte de la Règle V. Mais il n'en eût pas moins été inutile de créer une règle spéciale pour ces conséquences plus lointaines de l'échouement volontaire. En vertu de la Règle II, en effet, ils eussent été admis en avarie commune, comme conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun.

Nous avons d'ailleurs repoussé, dans notre première partie (2), cette théorie aujourd'hui abandonnée

---

1. Cf. Règle V, n° 75.

2. Cf. n° 23.

d'après laquelle un événement fortuit ne saurait donner naissance à une avarie commune. Nous n'avons aucune raison de faire entre les conséquences d'un échouement fortuit et celles d'un échouement volontaire une distinction que notre texte ne fait pas (1). Toutes donneront donc lieu à contribution, en vertu de la Règle VIII, si d'autre part elles remplissent les conditions de l'avarie commune.

109.— A la différence des deux Règles précédentes, la Règle VIII n'exige pas que la mesure qu'elle admet en avarie commune ait été motivée par une intention de salut commun. L'allégement d'un navire échoué, le renflouement de ce navire peuvent avoir été tentés en vue du seul intérêt commun (2). Un navire peut être échoué dans une position telle qu'aucun danger ne le menace et qu'il offre un abri très sûr à son chargement. Évidemment une telle situation ne peut durer éternellement et il est certain qu'elle finirait par devenir dangereuse pour toute l'aventure. Cependant les circonstances peuvent être telles qu'aucun danger ne la menace de quelques jours, quelques semaines, quelques mois même.

D'après la théorie du salut commun, le capitaine ne

---

1. C'est la solution donnée par le Trib. de Com. de Rouen, 12 août 1891. A. VII-143 et par la Cour d'appel de Rouen, 14 déc. 1891 A. VII. 656. *Id.*, *Journal du Havre*, 92. 2. 200.

2. Cf. 1re partie, n° 16-19.

serait point justifié à faire dans cette situation aucun sacrifice aux frais de la communauté. Le flot ayant posé son navire sur un banc de sable il devra attendre qu'un autre flot le soulève. Déposé par la baisse des eaux sur le lit d'un fleuve, il attendra que le volume des eaux ait augmenté. On peut imaginer un assez grand nombre de circonstances dans lesquelles l'aventure n'est menacée d'aucun péril mais où il est de l'intérêt de toutes ses parties de voir le navire renfloué au plus tôt. Cet intérêt servira à justifier les mesures que prendra le capitaine. Décider autrement serait soit condamner celui-ci à l'inactivité, soit faire supporter à l'armateur seul la charge de sacrifices extraordinaires décidés pour le bénéfice de tous.

La Règle VIII devra donc être interprétée dans le sens le plus large. Il suffira qu'un navire étant échoué, on se décide à l'alléger pour opérer le renflouement dans l'intérêt commun, pour que tous les frais d'allégement soient admis en avarie commune. C'est d'ailleurs l'interprétation que donne la jurisprudence de la Règle et nous croyons que c'est la seule bonne (1).

---

1. Cour de Douai, 12 juillet 1901. A. XVII-544. — Trib. Com. Marseille, 3 juillet 1900, A. XVI-71. — Trib. de Com. Marseille, 12 fév. 1900. — Aix, 8 mars 1900, A. XV-618. — Cf. *J. de Marseille*, 1900. 1. 160 et 249. — Trib. de com. Dunkerque, 14 déc. 1897. A. XIII-634. *J. d. Mars*, 1900. 1. 351.

La Règle VIII admet donc en avarie commune les frais d'allégement

110. — Les dépenses et les dommages résultant de l'allégement admis par la Règle VIII doivent être extraordinaires par leur nature. Le texte anglais emploie l'expression « extra-costs » que l'on ne trouve pas toujours traduite dans les textes français. Cette expression a cependant une très grande importance et répond à une hypothèse assez fréquente. « Un navire, dit M. Elmslie, en présentant la Règle (1), peut être échoué à l'embouchure de la « Tamise. Même sans cet accident il aurait dû, par « hypothèse, s'alléger pour entrer dans le fleuve. On « ne devra admettre que le surplus des frais d'allége- « ment causé par cette situation. Il serait injuste en « effet d'exonérer l'armateur des frais qui lui incom- « bent en temps ordinaire, en vertu de l'obligation « qu'il a contractée de transporter la marchandise à « destination. »

Ainsi tous les frais d'allégement d'un navire échoué ne sont pas avaries communes sans distinc-

---

du navire échoué, même lorsqu'il n'y a aucun péril. Mais l'allégement peut n'avoir été qu'une des opérations du renflouement. On aura peut-être dû demander l'aide d'un remorqueur. Les frais de remorquage ne sont pas prévus par la Règle. Ils seront donc appréciés suivant la loi nationale et pourront ne pas être admis. Il pourra donc arriver qu'une partie des opérations de renflouement soit admise en avarie commune et l'autre non. Ces solutions fragmentaires ne sont pas une des moindres imperfections des Règles d'York et d'Anvers.

1. *Report Liverpool*, p. 167.

tion. Lorsque l'allégement, comme dans beaucoup de ports de la mer Noire, rentre dans les charges ordinaires de la navigation, il ne suffira pas que le navire ait échoué pour qu'il donne droit à contribution. Ce serait en effet donner une prime à la fraude. Seuls donneront droit à contribution les frais supplémentaires résultant du fait que le navire était échoué. Il en sera de même de dommages résultants du transbordement des marchandises. Il est vrai qu'il sera difficile pour ces dommages d'établir une distinction entre ceux qui devaient se produire normalement et ceux qui proviennent de la circonstance particulière de l'échouement (1).

111. — Le texte primitif de la Règle VIII, tel qu'il fut présenté à l'Association of average adjusters, ne visait que l'allégement par transbordement sur allèges. Sur les justes observations de M. Richards (2), il fut élargi et s'étend aujourd'hui à toutes espèces d'allégement. Ainsi donneront droit à contribution tous les frais et dommages résultant du déchargement et du rechargement de la cargaison quelle que soit la nature du lieu où les marchan-

---

1. Les tribunaux savent cependant distinguer la freinte normale de la freinte et de la détérioration résultant d'opérations extraordinaires. Cf. à propos même de notre Règle VIII, Trib. Com. Dunkerque, 14 déc. 1897. A. XIII-634.

2. *Report de l'Ass. of Average adjusters*, p. 32.

dises auront été placées, allèges, navire, plage, rochers.

112. — Mais en ce qui concerne les dommages qui auront atteint les marchandises soit pendant ces opérations, soit durant leur séjour sur les allèges, sur le navire ou sur la terre, il ne faudra admettre en avaries communes que ceux qui peuvent être considérés comme une conséquence de l'allégement. Cette observation est surtout importante pour les dommages qui atteignent les marchandises pendant leur séjour hors du navire transporteur. Malheureusement il est impossible de donner un criterium permettant d'établir dans quelle mesure ces dommages doivent être liés au fait principal. C'est là une question de fait que les juges seuls peuvent trancher. On ne saurait mettre en effet à la charge de l'aventure tous les accidents fortuits qui peuvent atteindre les marchandises qui en sont séparées. C'est ainsi que si, à la suite de l'échouement, une partie de la cargaison a été transbordée sur un vapeur lui offrant toute sécurité, et si ce vapeur vient à faire naufrage, la perte résultant de cet accident sera particulière. Il en sera de même de la foudre qui atteindra les marchandises placées sur allège ou à terre. Sans doute, on peut dire que, si elles fussent restées sur le navire, elles n'auraient pas été ainsi atteintes. Néanmoins, il n'y a pas de relation de cause à effet entre ces dommages et le fait de l'allégement et il ne

faut pas oublier, d'autre part, que les marchandises ainsi séparées de l'aventure, ne participent pas aux risques particuliers qui menacent celles-ci. Au contraire, devront être admis les dommages qui auront atteint les effets placés sur allèges et qui résultent du peu de stabilité de ces allèges. Tout cela, comme nous l'avons dit, est question de fait. Tout au plus pourrait-on dire, si l'on voulait à tout prix une formule, que chaque fois que les marchandises auront été placées en un endroit leur offrant autant de sécurité que le navire même, les pertes qui peuvent les atteindre, ne provenant pas de leur situation spéciale, resteront avaries particulières.

113. — Les dommages, qu'en vertu de la Règle VIII on doit admettre en avarie commune sont de plusieurs sortes. Ils peuvent atteindre soit la cargaison, soit le navire. Une partie de la cargaison transbordée peut se perdre pendant les opérations ou être détériorée. Placée sur une allège, celle-ci peut couler et entraîner ces marchandises dans sa perte. Ou bien cette partie de la cargaison peut être obligée de contribuer à une avarie commune survenue sur l'allège. Déposée sur une plage voisine ou sur un roc, l'eau de mer, la pluie ou tout autre accident qui ne l'aurait pas atteinte si elle était restée dans la cale du navire, peuvent la détériorer.

Les dommages causés au navire peuvent provenir

de causes diverses. Les uns seront volontaires, les autres fortuits. On peut avoir ouvert les flancs du navire pour en extraire plus rapidement la cargaison. Le déchargement précipité peut avoir brisé la lisse. Une collision a pu se produire entre l'allège louée pour le déchargement et le navire, et avoir endommagé celui-ci. Les dommages même causés à l'allège par cette collision peuvent, suivant les accords des parties, retomber à la charge du navire.

Tous ces dommages sont avaries communes. On voit quelle est leur variété. Les frais qu'entraîne l'allègement peuvent être eux aussi très variés : location d'ouvriers, d'allèges, de remorqueurs, frets à payer à un autre navire, assurances à terre, etc...

114. — Est-il nécessaire, pour que les dommages et frais résultant des opérations d'allégement soient admis en avarie commune, que ces opérations aient été suivies de résultat? Le texte de la Règle ne se prononce pas sur ce point, comme celui de la Règle VII. Quoique l'expression employée « in order to float her », « pour le renflouer », ne se rapporte strictement qu'au but poursuivi et non au but atteint, on ne saurait en tirer, avec la même force, les mêmes conclusions que pour l'expression « tentative de renflouement » employée par la Règle VII. Nous nous référerons donc à ce que nous avons déjà dit sur la théorie du résultat utile dans notre première partie et nous n'exigerons pas que l'allégement ait

été suivi du renflouement (1). Celui-ci pourra être amené par des tentatives postérieures, par un autre sacrifice, même par des événements postérieurs. Le capitaine devra seulement justifier des raisons d'intérêt commun ou de salut commun qui l'ont poussé à l'allégement.

---

1. On peut très bien concevoir d'ailleurs un allégement qui n'aurait pas pour but immédiat le renflouement. Le navire est échoué, par suite d'un cas fortuit, sur une roche qui en a crevé le fond. Il est imposible de le renflouer sans décharger les marchandises, sans l'alléger. Ces marchandises déchargées sont transportées à terre. Cette opération faite dans l'intérêt commun est avarie commune. Le navire lui-même ne sera renfloué qu'au moyen d'autres opérations. Par hypothèse les marchandises déchargées sont expédiées sur d'autres navires et n'ont aucun intérêt de renflouement du navire. Les frais du renflouement lui-même ne seront pas avarie commune, comme engagés dans le seul intérêt du navire (cf. 1re partie, n° 13). Mais les frais de débarquement qui étaient dans l'intérêt de la cargaison et du navire ainsi allégé, sont au contraire avaries communes. On voit que l'allégement et le renflouement ne sont pas toujours liés et qu'on peut concevoir de frais d'allégement avarie commune, sans renflouement nécessaire.

RÈGLE IX

Cargo, Ship's materials, and Stores burnt for fuel.

Cargo, ship's materials, and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided ; but the estimated quantity of coal that would have been consumed, calculated at the priee current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be charged to the shipowner, and credited to the general average.

Chargement, matériel du navire et provisions brûlés comme charbon.

Le chargement, le matériel du navire et les provisions ou l'un d'eux, nécessairement brûlés comme charbon pour le salut commun et dans un moment de péril, seront bonifiés en avarie commune quand, mais seulement quand le navire avait pris à bord une ample provision de charbon ; mais la valeur de la quantité de charbon qui eût été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ et à la date de ce départ doit être mise à la charge de l'armateur et au crédit de l'avarie commune.

115. — La Règle IX a été proposée à la Conférence de Liverpool par M. Elmslie au nom de l'*Associa-*

tion of average adjusters. Cette Association (1) l'avait elle-même admise sans grands débats. La Conférence (2) l'adopta sans la discuter, à l'unanimité.

116. — Son objet est l'emploi comme combustible de choses dont ce n'est pas la destination normale. Elle fixe les conditions dans lesquelles cet emploi sera justifié. Elle ne crée d'ailleurs rien de nouveau et, à part quelques différences de détail, la solution qu'elle donne est celle de la plupart des législations et coutumes maritimes (3).

117. — L'emploi comme combustible du chargement, du matériel et des provisions constitue bien un sacrifice extraordinaire par sa nature (4), et doit à ce titre être admis en avarie commune. Il n'est pas en effet dans la destination de ces objets d'être employé de la sorte. La Règle IX cependant contient quelques restrictions et quoique le fait de brûler ces objets constitue bien dans tous les cas un sacrifice extraordinaire, elle ne l'admet en avarie commune que dans les moments de péril et pour le salut commun. Nous avons déjà expliqué dans notre première partie (5), les motifs qui ont poussé la Confé-

---

1. V. Report de cette assoc., p. 43.

2. *Report Liverpool*, 171.

3. Cf. Ulrich, 1. 125. — De Valroger, V-63. — Desjardins, IV-346. — Lyon-Caen et Renault, VI, 64. — Lowndes, p. 79.

4. Cf. 1re partie, nos 10 et 11.

5. 1re partie, nos 18 et 21.

rence à exiger ces conditions, dont l'une au moins est tout à fait exceptionnelle. Il faut que ce sacrifice ait été fait en vue du salut commun. Cette exigence se justifie assez aisément. Quoique, dans bien des cas, l'intérêt bien compris de toute l'aventure et des valeurs sacrifiées elles-mêmes puisse exiger de tels sacrifices, la Conférence a pu redouter avec raison les fraudes qu'ils peuvent dissimuler. Mais cette crainte, croyons-nous, l'a menée trop loin. Il était absolument inutile et dangereux d'exiger un moment de péril, c'est-à-dire un péril actuel. C'est obliger le capitaine à attendre que le danger soit devenu tel qu'il sera peut-être impossible de le conjurer.

La Règle IX exige en outre que le capitaine ait pris une assez ample quantité de charbon à bord. Cette condition, quoique formulée en termes équivoques, est très juste. L'armateur pourrait être tenté, soit pour louer un plus grand volume de son navire et recevoir plus de fret, soit même pour mettre indûment une partie de ses frais de transport à la charge de la cargaison, d'embarquer une quantité insuffisante de combustible. C'est à la fois contre son imprévoyance et sa mauvaise foi possible qu'on a voulu protéger la cargaison. Enfin, sans insister pour le moment sur la véritable signification de cette condition, elle refuse avec juste raison l'action en contribution à celui dont la faute a rendu le sacrifice nécessaire.

La Règle IX, en dernier lieu, décide que la valeur du charbon qui eût été consommée sera mise à la charge de l'armateur. Cette disposition n'est que l'application d'un principe que nous avons déjà étudié. Quels que soient les événements, l'armateur est tenu de supporter les frais de transport. Ces frais peuvent, par l'effet des circonstances, devenir plus lourds. Ils n'en sont pas moins à sa charge. Une plus grande dépense de combustible peut être un sacrifice extraordinaire en degré, mais elle ne sort pas des obligations ordinaires du transporteur. Pour le sacrifice extraordinaire par sa nature qu'a fait le capitaine en brûlant des marchandises il y a un élément qui correspond à ses obligations ordinaires, et c'est cet élément qu'il faut dégager.

118. — La Règle IX n'admet en avarie commune l'emploi de marchandises ou autres comme combustible que s'il a été fait dans un « moment de péril ». Un moment de péril, cela ne peut signifier autre chose que « péril actuel ». Le capitaine devra donc attendre que le péril ait survenu pour effectuer son sacrifice. Peut-être celui-ci sera-t-il inutile alors. Mais le texte est formel. Il est bien évident, d'ailleurs, que dans la pratique il ne sera pas difficile au capitaine de rendre « actuel » un péril qui ne le sera pas tout à fait. Et il sera bon aussi que les juges n'y regardent pas de trop près, si du moins ils ont souc des intérêts aventurés sur les flots. La trop grande

rigueur des textes va toujours contre leur but. Ils risquent de porter préjudice aux intérêts qu'ils ont voulu protéger ou, ce qui est encore préférable, perdent de leur rigueur dans la pratique. Au surplus, la précision de ces expressions « moment de péril », « péril actuel », n'est qu'apparente. Les formules juridiques ne peuvent jamais être complètement adéquates aux événements de mer. Ceux-ci ne peuvent être sériés et rangés en catégories correspondant à des conceptions abstraites. « Un péril actuel », « un moment de péril », ce sont des expressions à la fois très étroites et très larges. Le moment présent peut en effet s'entendre d'un espace de temps plus ou moins considérable. C'est une conception très élastique dans sa rigidité. D'autre part, il ne faudra jamais oublier ce que nous avons déjà dit maintes fois (1) : c'est toujours à l'estimation raisonnable et exempte de fraude du capitaine qu'il faut se reporter pour apprécier les circonstances qui justifient un sacrifice.

119. — Il faut, pour qu'il y ait avarie commune, que le navire ait pris à bord, au départ, une ample provision de charbon. La Règle n'indique pas à quelle mesure on reconnaîtra si la provision de charbon était ou non assez ample. La jurisprudence française exige assez généralement que cette provision

---

1. Cf. 1re partie, n° 21. Règle V, n° 76.

corresponde au double de ce qui est nécessaire en temps normal (1). Mais cette mesure n'est pas fixe même dans notre jurisprudence (2) et elle ne peut l'être en effet. Les circonstances normales de chaque genre de navigation ne sont pas les mêmes. Dans chaque genre même, elles varient avec les saisons. Il y a là une quantité d'éléments variables qui ne peuvent permettre de fixer une proportion définitive. Ce sera donc aux juges à apprécier, en tenant compte de tous ces éléments, si par imprévoyance ou fraude le capitaine n'a pas pris une quantité suffisante de charbon.

Cependant ils ne devront pas se contenter d'une provision suffisante pour un voyage normal. Il entre dans le devoir de l'armateur de prévoir des circonstances qui peuvent allonger le voyage. Et il faut bien remarquer que le texte, aussi bien le texte anglais que le texte français, emploie le mot « ample » qui traduit quelque chose de plus que le mot « suffisant ». Une ample provision, ce sera une provision dépassant dans une assez forte proportion — dans une proportion variable suivant les circonstances de temps et de lieu — la provision suffisante pour un voyage normal (3).

---

1. Cf. Marseille, 30 avril 1891. *J. de Mars.*, 91-1-160.
2. *J. de Mars.*, 93-1-204.
3. Cf. Mars., 10 déc. 1891. A. VII-323. *J. de Mars.*, 92.1.79.

120. — L'insuffisance du combustible une fois constatée, la faute du capitaine ou de l'armateur enlèvera-t-elle au chargeur, dont la propriété aura été sacrifiée, le droit de provoquer un règlement d'avarie commune ? Se réduira-t-elle à un recours contre le seul armateur ? La formule de la Règle IX est assez équivoque : « ... seront bonifiés en avarie commune, quand mais seulement quand le navire avait pris à bord une ample provision de charbon. » Il semble bien que ce texte veuille exclure de l'avarie commune tout emploi de marchandises ou autres comme combustible quand cette condition n'est pas remplie. Ainsi la faute du capitaine ferait rejeter toute demande en contribution, même lorsqu'elle provient du propriétaire des marchandises sacrifiées. Le Tribunal de Marseille (1), dans un attendu que nous avons déjà cité (2), l'interprète tout autrement : « Attendu... que le capitaine a donc commis la faute « visée par la Règle IX ; que c'est à raison de cette « faute que cette Règle refuse le règlement d'avaries « communes ; mais qu'il est évident que ce refus est « prononcé à l'encontre du capitaine fautif, et seu- « lement contre lui, que le texte même de cette « Règle ne saurait laisser la moindre incertitude à

---

1. Marseille, 10 déc. 1891. A. VII-323. *J. de Mars.*, 92.1.79.
2. Cf. plus haut, n° 26.

« cet égard ; que si, en effet, ce n'était pas unique-
« ment le capitaine qui eût été visé dans cette Règle,
« cette expression répétée « quand, mais seulement
« quand » le navire a pris à bord une ample provi-
« sion, n'aurait aucune utilité, tandis qu'elle ferait
« ressortir, au contraire, d'une manière expressive,
« la faute d'un capitaine qui ne s'est pas conformé
« à cette prescription ; que c'est donc lui seul qui
« est et doit être puni de sa faute ; que cette faute,
« ne pouvant être reprochée aux consignataires,
« retomberait cependant, sur eux, s'il leur était éga-
« lement interdit, quand leur marchandise a été
« sacrifiée et brûlée dans l'intérêt commun, de se
« faire indemniser dans un règlement d'avaries com-
« munes, que le refus de ce droit aboutirait à une
« véritable iniquité, en laissant le consignataire en
« face d'un capitaine fautif et d'un armateur res-
« ponsable, insolvable peut-être, ou difficile à pour-
« suivre ou à atteindre ; en laissant, sans aucun ris-
« que de ce genre, les consignataires qui ont profité
« du sacrifice et reçu, à cause même de ce sacrifice,
« l'intégralité de leurs marchandises ; que non seu-
« lement le texte, mais encore l'esprit de la Règle IX
« ne consacre pas une pareille solution ; qu'en effet
« les Règles d'York et d'Anvers, quels qu'aient pu
« être le but et l'utilité qu'elles poursuivent, ont été
« rédigées et adoptées principalement par des per-
« sonnes appartenant à des nationalités étrangères,

« et notamment à la nationalité anglaise ; que les « Règles ont dû être nécessairement le reflet des lois « et des pratiques en usage dans les pays auxquels « appartenaient leurs auteurs ; qu'il est certain que « la pratique en Angleterre, conforme en cela à la « législation anglaise, autorise les règlements d'ava- « ries communes poursuivis au requis des consigna- « taires, alors même que la faute initiale du capitaine « a amené la nécessité de ce sacrifice ; que, par « suite, il serait irrationnel d'admettre que, dans les « règles rédigées sous l'influence de cette législation « et de cette pratique, le contraire eût été voulu, « écrit et ordonné ; que dès lors le règlement d'ava- « ries communes, réclamé par les consignataires, doit « être ordonné. »

Nous avons reproduit tout cet attendu parce qu'il exprime très complètement notre pensée et nous dispense de revenir sur une discussion que l'on trouvera dans notre première partie (1). Un seul point peut paraître douteux. Le sens de cette répétition « quand, mais seulement quand » est-il bien celui que lui donne le tribunal ? Nous croyons bien qu'il faut la traduire ainsi, mais nous ne croyons pas qu'on puisse attribuer aux rédacteurs des Règles, l'intention bien nette de lui donner cette significa-

1. Cf. 1re partie, n° 26.

tion. Ils ne méritent ni cet éloge ni ce reproche. La vérité est qu'ils n'ont vu qu'une des faces de la question qui leur était posée. S'il n'en était pas ainsi, on pourrait à bon droit leur reprocher d'avoir donné une forme bien vague et bien subtile à une distinction pourtant si nette. Les principes admis à la Conférence, la poussaient à admettre en avarie commune la perte résultant de l'emploi de marchandises ou autres comme combustible, lorsque le salut commun l'exige. Mais elle se trouvait d'autre part en présence d'un grand danger. L'admission sans réserves de ces sacrifices en avarie commune ne va-t-elle pas favoriser les fraudes des armateurs et ne développera-t-elle pas leur imprévoyance, sinon leur mauvaise foi ? Ce danger était très réel et très sérieux. Il fallait donc se prémunir contre lui et ajouter des réserves au principe. C'est à ce besoin que correspond cette répétition « quand, mais seulement quand ». Mais le danger n'était à craindre que de la part du capitaine. C'est donc contre lui seul que des précautions devaient être prises et c'est bien lui seul, ainsi que le dit le Tribunal de Marseille, qui vise cette réserve. Malheureusement, trop préoccupée de fixer et de borner les droits du capitaine et des armateurs — on remarquera que la seconde partie de la Règle ne se rapporte qu'à eux — la Conférence a oublié les chargeurs. Et c'est ainsi qu'on peut bien interpréter la répétition visée comme

le fait le Tribunal de Marseille. Elle eût été inutile en effet, si elle avait eu pour but d'exprimer le principe qu'une faute ne peut donner naissance à une avarie commune. Elle se comprend au contraire si elle a pour but d'insister sur la condition qui est imposée à l'armateur.

Nous savons assez d'ailleurs et la Règle d'Anvers 1903 est là pour nous le rappeler que « la cause « première de la mesure de salut commun étant « indifférente, la faute du capitaine ne doit avoir « aucune influence sur le principe de l'avarie com- « mune » (1) et qu'elle ne saurait avoir d'autre effet que de paralyser l'action entre les mains de celui qui l'a commise (2). La Règle IX, croyons-nous, n'est pas en opposition avec ce principe. Elle n'en est qu'une application, un peu maladroite dans sa forme, il faut l'avouer. C'est aux juges qu'il convient de l'interpréter dans le sens de la logique et de

---

1. Cf. 1re partie, n° 26.

2. Il ne faudrait pas cependant dire de même, que la faute du capitaine qui effectue le sacrifice dans le seul intérêt commun, ou sans attendre le moment de péril n'enlève pas au chargeur l'action en contribution. Il faut en effet bien distinguer les cas où la faute rend nécessaire le sacrifice et la perte qui en résulte et ceux où cette perte, ce sacrifice constituent la faute elle-même. Dans ces derniers cas, il n'y a pas d'avarie commune. Peut-être y aura-t-il lieu seulement, selon les circonstances, à l'action de *in rem verso* ou à l'action de gestion d'affaire.

l'équité, ainsi que l'a fait le Tribunal de commerce de Marseille.

121. — Ainsi la faute du capitaine n'empêche pas l'avarie commune de naître. Elle paralyse seulement l'action entre ses mains. Mais paralysera-t-elle aussi cette action entre les mains de l'armateur lorsqu'une clause du connaissement le déclare irresponsable des fautes de son préposé ? Nous ne voulons pas rentrer ici dans l'étude des effets de la clause d'irresponsabilité que nous retrouverons avec la Règle d'Anvers 1903. Admettons provisoirement que cette clause ait bien pour effet général d'exonérer l'armateur des fautes de son capitaine et qu'elle le rende admissible à exercer des actions que cette faute paralyserait. Cela nous importe peu pour le moment. Lorsque le navire ne prend pas une provision suffisante de charbon, le coupable n'est pas le capitaine, c'est l'armateur lui-même. C'est en effet une des obligations personnelles de l'armateur « de prendre les mesures « nécessaires pour fournir le charbon qui doit assu- « rer la navigation. C'est une opération dans laquelle « il se trouve directement impliqué et qui constitue « une de ses principales obligations, prises vis-à- « vis des affréteurs, puisqu'il leur donne un navire « bien équipé et en état de faire sa navigation. »

Nous empruntons encore cet « attendu » au même jugement du Tribunal de commerce de Marseille(1).

---

1. 10 déc. 1891, A. VII-325.

La distinction que fait ce tribunal est très logique. Les fautes que commet le capitaine dans la direction de l'aventure ne trouvent pas de compensation dans le fret et cette direction appartient à lui seul. On conçoit qne l'armateur puisse s'en exonérer. Au contraire, c'est une des obligations de l'armateur de fournir un navire bien approvisionné. A cette obligation qui lui incombe, dont il se charge, correspond une partie du fret à lui payé. Ne pas la remplir constituerait un bénéfice pour lui, mais le mettrait lui-même en état de faute. De cette faute, il ne saurait s'exonérer. A plus forte raison, se verra-t-il privé de l'action en contribution pour le sacrifice de son matériel qu'elle aura amené.

122. — Le chargeur, même lorsque l'insuffisance du charbon aura été la cause du sacrifice de ses biens, pourra donc intenter l'action en contribution contre les autres chargeurs. Mais la masse contribuable, c'est évident, aura un recours contre le capitaine et l'armateur. Il est inutile d'insister sur ce point. Nous ferons seulement remarquer, qu'en raison de la distinction établie au numéro précédent, ce recours existera même lorsque l'armateur se sera exonéré de la responsabilité des fautes du capitaine. La question est la même. La même solution s'impose donc.

REGLE X

Expenses at port of refuge, etc...

a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading, in consequence of accident sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average ; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place, consequent upon such entry or return, shal likewise be admitted as general average.

b) The cost of discharging cargo from a ship, whether at a port or place of loading,

Frais de relâche, etc.

a) Lorsqu'un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou sera retourné à son port ou lieu de charge par suite d'un accident, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui rendent cette mesure nécessaire pour le salut commun, les frais d'entrée dans ce port ou cet endroit seront admis en avarie commune ; et quand il aura quitté ce port avec tout ou partie de son chargement primitif les frais correspondants de sortie de ce port ou endroit qui seront la conséquence de ladite entrée ou dudit retour seront également bonifiés en avarie commune.

b) Les frais de débarquement de la cargaison du navire au port ou lieu de charge d'es-

call, or refuge, shall be admitted as general average, when the discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship, caused by sacrifice or accident during the voyage, to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

c) Whenever the cost of discharging cargo from a ship is admissible as general average, the cost of reloading and storing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo shall likewise be so admitted. But when the ship is condenmed or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condamnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average.

d) If a ship under average be in a port or place at which it is praticable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo,

cale ou de refuge, seront admis en avarie commune, quand le débarquement aura été nécessaire pour le salut commun ou pour permettre la réparation du dommage éprouvé par le navire et causé par sacrifice ou accident, dans le cours du voyage, si les réparations sont nécessaires pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté.

c) Toutes les fois que les frais de débarquement de la cargaison seront admissibles en avarie commune, les frais de réembarquement et de mise en magasin de ce même chargement à bord du même navire ainsi que tous les frais de magasinage y seront également admissibles. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucuns frais de magasinage encourus après la date de la condamnation du navire ou de la renonciation au voyage ne seront admis en avarie commune.

d) Si un navire en avarie se trouve dans un port ou lieu où il est possible de le réparer pour lui permettre de transporter son entier char-

and if, in order to save expenses, either she is towed thence to some other post or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage transhipment, and forwarding, or any of them (up to the amonnt of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

gement et si, pour épargner des frais, il est remorqué de là à un autre port ou lieu de réparation ou jusqu'à sa destination, ou si tout ou partie de la cargaison est transbordé sur un autre navire ou réexpédié autrement à destination, les frais supplémentaires de remorquage, transbordement et réexpédition ou l'un d'eux jusqu'à concurrence des frais supplémentaires épargnés seront payables par les diverses parties intéressées en proportion des frais extraordinaires épargnés.

123. — La Règle X est intitulée « frais de relâche ». Elle n'a point pour objet cependant tous les frais encourus pendant la relâche. C'est ainsi que l'entretien de l'équipage au port de refuge fait l'objet d'une Règle particulière, que le coût des réparations temporaires qui présente une certaine analogie avec les frais de relâche est traité dans la Règle XIV. D'autre part, elle ne se borne pas aux seules dépenses engagées pendant une relâche proprement dite. Son deuxième et son troisième alinéa peuvent trouver leur application, le navire étant encore au port ou lieu de charge, ou dans un port d'escale normale. Il

en est de même du quatrième alinéa, qui, en outre, vise une hypothèse toute particulière (1).

Il est certain cependant que c'est l'hypothèse d'un navire entrant dans un port de refuge qui a le plus préoccupé la Conférence et qu'elle fait pour ainsi dire le fond de la Règle. Les frais occasionnés par la relâche peuvent être divisés en trois catégories : frais d'entrée et de sortie, frais de débarquement de la cargaison, lorsqu'ils sont nécessaires pour le salut commun ou la réparation du navire, frais d'emmagasinage et de rechargement de cette cargaison. C'est à chacune de ces catégories que correspond chacun des trois premiers articles de la Règle X.

Il y a donc bien un lien certain entre ces trois premiers articles, sinon entre tous les articles de la Règle. Néanmoins ce lien n'est pas nécessaire et on pourrait concevoir que chacun d'eux constituât une Règle séparée. C'est vrai surtout pour le quatrième alinéa qui, comme nous l'avons dit, vise une espèce particulière et l'envisage, abstraction faite de l'hypothèse de la relâche.

Il sera donc préférable, croyons-nous, de consacrer à chacun de ces alinéas une étude particulière et de diviser notre examen de la Règle X en quatre

---

1. Il est bon d'ailleurs de remarquer que le texte anglais porte comme titre : « Expenses at port of refuge, etc... »

sections. Cela nous permettra de répandre une plus grande clarté dans cet examen et donnera plus de netteté à l'étude de chaque alinéa, sans détruire d'ailleurs le lien qui les unit.

Section I

124. — Règle X^a « Lorsqu'un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou sera retourné à son port ou lieu de charge par suite d'un accident, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui rendent cette mesure nécessaire pour le salut commun, les frais d'entrée dans ce port ou cet endroit seront admis en avarie commune; et quand il aura quitté ce port avec tout ou partie de son chargement primitif, les frais correspondants de sortie de ce port ou endroit qui seront la conséquence de ladite entrée ou dudit retour seront également bonifiés en avarie commune. »

125. — Ce paragraphe correspond à la première phrase de la Règle VII d'Anvers 1877. Celle-ci ne traitait que des frais de sortie, les admettant en avarie commune lorsque les frais d'entrée auraient été eux-même admis. Mais elle évitait avec soin d'indiquer à quelle condition les frais d'entrée devraient l'être. La nouvelle rédaction a pour but de combler cette lacune. Nous connaissons déjà son histoire.

Nous avons rapporté longuement dans notre première partie (p. 53-59) les discussions auxquelles elle a donné lieu. Nous renvoyons donc à cette partie de notre étude.

126. — Ce paragraphe a pour objet et pour seul objet l'entrée d'un navire dans un port de refuge et la sortie de ce port. Il fixe les conditions auxquelles cette entrée constitue une avarie commune et pose le principe que lorsque les frais d'entrée auront été admis à bonification, les frais de sortie devront l'être également à condition que le navire ressorte avec tout ou partie de son chargement. C'est donc l'hypothèse même de la relâche, de la relâche pure et simple, abstraction faite de toutes dépenses au port de refuge qui fait l'objet de cet article.

127. — Ces frais, frais d'entrée et de sortie, sont admis en avarie commune dans presque toutes les législations. L'Angleterre elle même a abandonné le vieux système d'après lequel l'entrée seule donnait droit à contribution, la cessation de tout danger dans le port de refuge faisant cesser l'avarie commune (1). Cependant il convient pour les législations du groupe latin — les législations qui sont restées sous l'influence de l'ordonnance ou du Code Napoléon — de distinguer entre la relâche avarie principale et la

---

1. Lowndes, 182 ss. Mac-Arthur, 1061 ss.

relâche conséquence d'une autre avarie commune. Il y a relâche avarie principale lorsqu'un navire, en présence d'un cas fortuit, d'une voie d'eau, par exemple, entre dans un port de refuge. Les Codes que l'on range dans le groupe latin, d'une façon générale, n'admettent pas que cette sorte de relâche constitue une avarie commune (1). Cela est vrai, même de notre Code de commerce, si on s'en tient du moins à la lettre du texte, en particulier de l'article 403 paragraphe 3 (2). Mais la jurisprudence a su corriger la contradiction qui existe entre cet article et l'article 400 et admet les frais de relâche en avarie commune lorsqu'ils ont été faits pour le salut commun.

En fait donc, en jurisprudence, la relâche est généralement admise en avarie commune, aussi bien comme « selbstændiger Havereiakt » (avarie commune par elle-même), que comme conséquence d'une avarie commune. Cependant, on peut indiquer quelques différences entre les diverses législations quant aux conditions d'admissibilité. On ne la trouve nulle part admise en avarie commune lorsqu'elle a été faite

---

1. Cependant le Code italien (art. 643, n. 11). Argentin (art. 1316, n. 9), Brésilien (art. 764, n. 9) l'admettent.

2. Cf. Desjardins IV-280. — de Valroger, V-88. — Lyon-Caen et Renault, VI-62 — Jacobs, I-450. — Cass. 22 mai 1899, A. VII-515, 10 juillet 1894, A X-159.

dans le seul intérêt commun. Cependant, parmi les Codes qui consacrent un article à cette avarie, tous n'exigent pas le salut commun proprement dit, comme justification de la relâche. Le Code allemand lui-même n'exige pas un danger présent, menaçant, qui pousse, pour ainsi dire, le navire dans un port de refuge : « ... Quand le navire entre dans un port « de refuge afin d'éviter un danger qui menacerait la « communauté, si le voyage était poursuivi... » (art. 706, § 4). La jurisprudence allemande interprète cet article très largement (1) et avec juste raison, exige seulement que le capitaine ait estimé la relâche nécessaire pour la sécurité future du navire. Les Codes danois et suédois (art. 188, § 7), contiennent un système analogue. Enfin, le Code belge, encore plus large, admet « en avaries communes, les « dépenses de toute relâche effectuée à la suite de « fortune de mer, qui mettrait le navire et la cargai- « son, si la navigation était continuée, en état de péril « commun » (art. 103). Ce n'est certainement pas là la condition générale « de bien et salut commun » exigée par la définition de l'article 102. Le début de l'article 103 opposé à la fin de l'article 102, montre bien, d'ailleurs, que la définition générale de l'avarie commune ne s'applique pas à la relâche.

---

1. V. Ulrich, I, p. 82, 105.

128. — Quel est le système admis par la Règle X? Exige-t-elle que la relâche ait été faite en vue du salut commun, pour échapper au péril, ou seulement en vue de l'intérêt commun? Nous avons déjà étudié cette question dans notre première partie (1), assez longuement pour qu'il nous suffise de donner ici la conclusion que nous avions réservée : la Règle X est basée sur la théorie de l'intérêt commun. Nous avons trouvé nos arguments à la fois dans le texte de la Règle et dans les discussions auxquelles elle a donné lieu.

« Lorsqu'un navire sera entré dans un port ou « lieu de refuge... par suite d'un accident, d'un sacri- « fice ou d'autres circonstances extraordinaires qui « rendent cette mesure nécessaire pour le salut com- « mun...» Nous avons estimé que cette phrase relative « qui rendent... » ne se rapportait qu'à « circonstances extraordinaires... » et non à « accident » ni à « sacrifice ». Cette construction est grammaticalement au moins aussi logique que la construction opposée. Mais surtout, en logique pure, et si l'on prête un esprit suffisamment théorique aux rédacteurs de la Règle, c'est la seule qu'on puisse admettre. En effet, si l'on applique la phrase relative à toute l'énumération, pourquoi cette énumération?

---

1. Cf. 1re partie, nos 16 et 18.

Ne suffisait-il pas de dire « par suite de circonstances extraordinaires rendant cette mesure nécessaire pour le salut commun » ? Les mots « accident » et « sacrifice » seraient absolument inutiles puisqu'ils seraient compris dans l'expression « circonstances extraordinaires... » Cette explication, à vrai dire, ne pourrait nous permettre à elle seule de donner une telle portée à une construction grammaticale qui peut n'avoir pas été voulue.

Nous pouvons encore nous appuyer sur les travaux préparatoires que nous avons longuement analysés dans notre première partie (1). Nous savons que, malgré des critiques très vives et en partie méritées, la conférence avait adopté un texte qui paraissait admettre en avarie commune la relache décidée dans le seul intérêt du navire. Ce texte, en réalité, sous une forme malheureuse, ne faisait que consacrer, avec certaines réserves le principe de l'intérêt commun. A la suite de nouvelles contestations au sujet du texte de la Règle X^{b} , on confia le soin de reprendre toute la Règle à une commission spéciale. Cette commission, dont on ne connaît pas les débats, rapporta le texte actuel qui fut voté sans discussion. Il est probable qu'il traduisait, sous une nouvelle forme qu'on croyait plus heureuse et plus précise,

1. Cf. 1re partie, nos 17 et 18.

le principe que la Conférence avait déjà proclamé.

Nous renvoyons, pour l'exposé de ces discussions, à notre première partie. Nous ne faisons ici qu'en tirer une conclusion : Les frais d'entrée dans un port de relâche, en vertu de la Règle X, seront admis en avarie commune lorsque la relâche aura été décidée à la suite d'un sacrifice ou d'un accident en vue de l'intérêt commun, ou en présence de toutes autres circonstances rendant cette mesure nécessaire pour le salut commun (1).

La relâche pourra donc avoir lieu à la suite d'un sacrifice, sans qu'aucun danger menace l'aventure dans le présent ni dans l'avenir. Il suffira qu'elle soit motivée par un intérêt commun assez sérieux. De même lorsque le navire aura été victime d'un accident qui, sans le mettre en danger, peut, retardant sa marche, porter un très grand préjudice à tout ou partie de l'aventure, l'exposer même à quelque danger lointain, et lui enlever la sécurité absolue. Enfin lorsque cet accident, ou toute autre circonstance créera un danger mettant en question l'existence même de l'aventure.

Ainsi qu'on le voit, dans les cas où la relâche est la suite d'un sacrifice ou d'un accident, il suffit d'un intérêt commun pour justifier son admission en ava-

---

1. Cf. plus bas, n° 138.

rie commune. Mais il ne faut pas aller plus loin. Ce n'est que dans les cas de sacrifice ou d'accident que l'intérêt commun peut suffire. Le texte de la Règle X apporte donc une restriction très forte au principe qu'il pose et c'est avec raison, croyons-nous. La relâche peut être l'occasion de fraudes très nombreuses. Il est bon de ne l'admettre en avarie commune qu'en prenant des garanties contre les fraudeurs.

129. — La Règle X admet en avarie commune l'entrée dans un port ou lieu de refuge et le retour au port ou lieu de charge. Il faut donc faire une distinction entre le port et le lieu de refuge. En d'autres termes il ne faut pas considérer comme ports de relâche, seulement les ports artificiels, dont c'est l'usage normal de recevoir des navires, mais aussi tout autre port naturel, constituant un abri suffisant. Le texte insiste sur cette idée en opposant plus loin le « port de refuge » et « l'endroit de refuge ». Il n'y a pas de raison, en effet, d'admettre en avarie commune l'entrée dans un port et d'en exclure l'entrée dans un simple abri naturel. Il n'y a entre ces deux hypothèses que des différences purement extérieures.

130. — Le port de refuge, abstraction faite de cette distinction, c'est tout port dans lequel le navire se réfugie. Cependant, les ports que le navire devait normalement toucher, qui devaient constituer ses escales prévues ou son point d'arrivée, ne sauraient être considérés comme ports de refuge et les frais

d'entrée dans ces escales ne sauraient faire l'objet d'une avarie commune. Ces frais peuvent, par suite des circonstances, devenir plus onéreux. Ils n'en constituent pas moins des dépenses ordinaires de la navigation que doit seul supporter l'armateur. Il n'en serait autrement que si l'excédent de leur coût sur le coût normal provenait d'un sacrifice fait pour le bien ou le salut commun. Cet excédent devrait alors être admis en avarie commune comme conséquence d'une avarie commune.

131. — Le port de refuge peut être constitué par le port de départ ou d'escale, lorsque le navire y retourne dans les circonstances prévues par le texte. Mais il faut que le navire soit sorti de ce port. Un séjour plus long au port de départ ne pourrait bénéficier de la Règle X^a^. C'est une solution, conforme à la jurisprudence allemande, et prudente sinon tout à fait logique.

132. — Enfin la Règle X^a^ admet en avarie commune les frais de sortie du navire, lorsque les frais d'entrée dans le port de refuge sont eux-mêmes admissibles. Elle y met seulement une condition : c'est que le navire sorte avec tout ou partie de son chargement primitif. Cela est très logique. Lorsque navire et cargaison sont définitivement séparés, lorsqu'ils n'ont plus d'intérêt commun, il ne saurait plus y avoir d'avarie commune, car il n'y a plus qu'une communauté factice et non point cette com-

munauté réelle que la logique même des choses impose comme condition essentielle de l'avarie commune (1).

133. — Faut-il rechercher si la relâche a été rendue nécessaire par une faute du capitaine ou de l'équipage. Nous indiquons cette question, parce qu'elle se pose fréquemment dans la pratique (2). Nous y avons déjà répondu dans notre première partie (3) et nous y reviendrons dans l'étude de la Règle d'Anvers 1903. La faute ou le vice propre ne mettent pas obstacle à ce qu'un acte soit admis en avarie commune. Ils ont seulement pour effet de donner un recours à la masse contribuable contre le responsable de cette faute ou de ce vice, recours qui lui-même paralysera l'action en contribution lorsqu'elle sera exercée par ce responsable (4).

---

1. Cf. 1re partie, n° 13.

2. Cass. Belge, 1er mai 1902, A. XVIII-225. — C. d'appel Gand, 12 janvier 1901. A. XVII-775. — Anvers, 21 mars 95. Jurisprudence du Tribunal d'Anvers, 1895-1-169.

3. Cf. 1re partie, n° 25.

4. Le plus souvent, en cas de relâche, c'est ce responsable qui prétendra exercer l'action en contribution. Ce sera en effet l'armateur qui aura exposé les frais de relâche. Nous retrouverons dans l'étude de la Règle d'Anvers 1903 (nos 203, ss.) les difficultés qui pourront naître alors de la combinaison de la R. X avec cette Règle et avec les clauses d'exonération.

Section II

134. — Règle X^b). « Les frais de débarquement « de la cargaison du navire au port ou lieu de charge « d'escale ou de refuge, seront admis en avarie com- « mune quand le débarquement aura été nécessaire « pour le salut commun, ou pour permettre la répa- « ration du dommage éprouvé par le navire et causé « par sacrifice ou accident dans le cours du voyage, « si les réparations sont nécessaires pour assurer la « continuation du voyage en toute sûreté. »

135. — Le second alinéa de la Règle X a pour objet les frais de débarquement de la cargaison. Mais il ne s'agit pas ici, comme dans le premier alinéa, seulement de frais amenés par une relâche. Le texte même de la Règle X^b montre nettement que les frais dont il est question peuvent avoir été encourus au port de départ ou dans un port d'escale, en dehors de toute relâche (1).

136. — Cet alinéa correspond à la seconde phrase de la Règle VII d'Anvers ou plutôt a pour objet de combler la lacune laissée dans cette phrase. L'ancienne Règle VII admettait en avarie commune les

---

1. Cf. *Report*, p. 103. Discours de M. Elmslie qui le dit expressément.

frais de réembarquement et de magasinage de la cargaison, lorsque les frais de débarquement étaient admissibles, mais elle évitait avec soin de dire quand ceux-ci le seraient. C'est là, précisément, le but du nouvel alinéa. Nous connaissons déjà les discussions qui ont précédé la Règle X [b] (1). Elle présentait sous sa première forme les mêmes imperfections que la Règle X [a] et fut l'objet des mêmes critiques. Elle paraissait, en effet, admettre en avarie commune les frais de débarquement exposés à la suite d'un accident dans le seul intérêt du navire, alors que la Conférence voulait seulement indiquer qu'à la suite d'un accident, l'intérêt commun suffirait à justifier ces frais. Le texte actuel répond mieux à cette intention sans cependant traduire complètement le principe primitivement admis.

137. — Les frais de déchargement au port de refuge sont actuellement admis en avarie commune par toutes les législations. L'Angleterre elle-même a abandonné le vieux système d'après lequel l'avarie commune cesse avec le danger, dès que l'aventure est à l'abri. La Règle X ne fait donc, sur ce point, que consacrer une solution acceptée partout. Il n'en est pas de même des frais de déchargement au port de départ ou au port d'escale. Non pas qu'on puisse

---

1. Cf. Première partie, n° 18.

prétendre que ces frais ne soient pas admis en avarie commune par quelque législation. En réalité c'est une question qui se pose rarement et qui n'est nulle part nettement solutionnée. Le Code de commerce français, cependant, dans son article 397 et la plupart des Codes latins paraissent exiger, pour qu'il y ait avarie commune, que le navire ait entamé son voyage. Mais la majorité de la doctrine (1) refuse de prendre cet article à la lettre et admet qu'il suffit que la cargaison étant à bord, la communauté soit née qui doit lier navire et chargement pendant tout le voyage. Cette solution est d'ailleurs, la seule logique pour ceux qui reconnaissent comme base à la théorie de l'avarie commune le seul principe d'équité et même si on admet que l'avarie commune prend sa base dans le contrat d'affrètement, ou est une institution particulière au droit maritime, il n'y a aucune raison pour ne pas admettre, en avarie commune, les sacrifices faits au port de charge, avant le départ. Ces sacrifices ne sont-ils pas motivés par la communauté qui a commencé d'exister. En quoi le fait que le navire n'a pas encore mis à la voile peut-il affecter leur nature intrinsèque ?

---

1. Cf. Desjardins, IV, n° 955. — De Valroger, V, n° 1983. — Lyon-Caen et Renault, VI, n°s 861 et 871. — La jurisprudence allemande admet que l'avarie commune peut se produire dès que le chargement est à bord jusqu'au moment où il est déchargé, soit dans le port de départ, soit dans le port d'arrivée. Cf. Ulrich, I. 18.

138. — Le débarquement avarie commune peut, d'après la Règle X^b avoir été motivé soit par la nécessité de parer à un danger menaçant, en vue du salut commun, soit par les réparations rendues nécessaires par un accident survenu au navire dans le cours du voyage. Le second alinéa de notre règle établit donc lui-même et très clairement la distinction que nous avons établie dans le premier alinéa entre le sacrifice ou accident et les circonstances qui rendaient la mesure prise nécessaire pour le salut commun.

Nous pouvons en tirer argument pour appuyer ce que nous avons dit plus haut sur ce point (1). D'un côté donc les circonstances périlleuses où l'on doit songer aux mesures de salut immédiat, de l'autre les sacrifices ou accidents, les dommages du navire qui ne l'exposent pas à un danger, mais qui suffiront à justifier certaines mesures. La Règle X^b, cependant, ne semble pas se contenter du simple intérêt commun pour rendre le débarquement admissible en avarie commune.

Il faut que les réparations à effectuer soient nécessaires pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté. Ce n'est pas là le salut commun, certes non. Il ne s'agit pas d'éviter un danger dont l'exis-

---

1. Cf. même Règle, première section, n° 128.

tence peut être prévue. Il suffit que le navire ne possède pas ses moyens ordinaires, qu'on puisse redouter pour lui des circonstances hypothétiques et lointaines. Il faut qu'il puisse continuer le voyage en toute sûreté.

Le simple intérêt commun ne paraît donc pas suffire à justifier le débarquement, à la suite d'un accident ou d'un sacrifice, comme il justifie la relâche si l'on suit notre interprétation de la Règle X ª et ainsi il y aurait sur ce point une contradiction entre les deux alinéas de la même Règle. Mais qu'au lieu de raisonner en théorie, on s'appuie sur les faits. Peut-on concevoir un seul accident assez grave pour justifier une relâche dans l'intérêt commun qui ne compromette en même temps l'absolue sécurité de l'aventure ? Nous n'avons pas prétendu que, dans tous les cas, l'intérêt commun suffisait à justifier une relâche, mais seulement à la suite d'un accident ou d'un sacrifice. Or, dans ces deux cas, le dommage éprouvé par le navire, s'il est assez grave pour mettre en jeu l'intérêt commun, est toujours suffisant pour diminuer la sécurité du voyage. Un accident de machine par exemple, fera perdre au navire la moitié ou les deux tiers de sa vitesse. Nous estimons qu'en vertu de la Règle X ª ce ralentissement considérable peut autoriser le capitaine à entrer dans un port de refuge. Mais la réparation de cet accident exige le déchargement d'une partie de la cargaison. Avant d'admettre

les frais de cette opération en avarie commune, on se demandera si elle était nécessaire pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté.

Or, n'est-il pas évident qu'un navire, dont les machines ont subi une réduction de force des deux tiers ou de moitié, n'offre plus une sécurité absolue (1). Ainsi en fait, la contradiction disparaît entre les deux premiers alinéas de la Règle. Elle n'existe donc plus que dans la forme. Mais quelle que soit l'interprétation qu'on donne du premier alinéa, cette contradiction existera toujours entre la Règle X [a] et la Règle X [b]. En effet si on exige une intention de salut commun pour admettre la relâche en avarie commune à la

---

1. Au surplus on pourrait assez facilement expliquer une plus grande exigence pour le débarquement de la cargaison que pour rentrer dans un port de relâche. L'intérêt commun peut, à la suite d'un accident, justifier une relâche qui permettra d'effectuer les réparations nécessaires. Les frais d'entrée ne seront pas si élevés que cette opération ne soit profitable à la masse. Mais s'il faut encore décharger la cargaison, n'est-il pas à craindre que l'aventure ne retire aucun bénéfice de toutes ces opérations. N'est-il pas à craindre, d'autre, part, que le capitaine au lieu d'effectuer des réparations temporaires suffisantes ne nécessitant pas ce déchargement, effectue des réparations définitives dans le simple intérêt de l'armateur. Pour toutes ces raisons on peut concevoir que la Conférence ait voulu se montrer plus exigeante, pour ces frais de débarquement. Cependant, nour croyons qu'elle n'a pas vu si loin et que l'opposition entre les deux textes constitue une simple négligence, négligence qui n'étonnera pas ceux qui connaisent les discussions auxquelles a donné lieu la Règle.

suite d'un accident ou d'un sacrifice, ne sera-t-il pas contradictoire d'admettre le débarquement de la cargaison à la suite des mêmes circonstances, sans que le salut commun l'exige? Et la contradiction ici ne sera-t-elle pas plus grave, puisqu'elle n'existera pas seulement quant à la forme, mais aussi quant au fond.

Section III

139. — Règle X^c^. « Toutes les fois que les frais « de débarquement de la cargaison seront admissi- « bles en avarie commune, les frais de réembarque- « ment et de mise en magasin de ce même charge- « ment à bord du même navire, ainsi que tous les « frais de magasinage, y seront également admissi- « bles. Mais si le navire est condamné ou ne conti- « nue pas son voyage primitif, aucuns frais de maga- « sinage, encourus après la date de la condamnation « du navire ou de la renonciation au voyage, ne sera « admis en avarie commune. »

140. — Le troisième alinéa de la Règle X a pour objet les frais de magasinage et de réembarquement de la cargaison déchargée. Toutes les fois que le débarquement aura été fait pour le salut ou le bien commun, toutes les fois qu'il constituera lui-même une avarie commune, par voie de conséquence, les frais de magasinage et de réembarquement donne-

ront eux aussi lieu à contribution. La Règle X^c fait cependant une réserve. Pour les frais de réembarquement, ils ne seront admissibles en avarie commune que si la cargaison est replacée à bord du même navire. Pour les frais de magasinage, ils ne seront admis, si le navire est condamné ou renonce au voyage, que jusqu'au jour de la condamnation ou de la renonciation au voyage.

141. — Cet alinéa correspond à la première phrase de la Règle VII (1) : « Et quand les frais de débar-
« quement de la cargaison dans ledit port sont admis-
« sibles en avarie commune, il en sera de même des
« frais de réembarquement, d'arrimage, ainsi que de
« tous les frais de magasinage de la cargaison, avec
« cette exception toutefois que toute partie du char-
« gement laissée au port de relâche, comme étant
« impropre à être transportée, ou en raison de l'inap-
« titude ou de l'incapacité du navire à la transpor-
« ter, ne contribuera pas à cette avarie commune. »
La nouvelle Règle ne correspond pas exactement à l'ancienne. Le texte a subi certaines modifications dont nous aurons à examiner la portée.

Malheureusement les travaux préparatoires sont loin de nous renseigner sur les motifs de ce changement. Il semble que les deux premiers alinéas avaient

---

1. V. le texte comparatif, page 3.

complètement accaparé l'attention. Pas plus à l'*Association of Average Adjusters* (1) qu'à l'*International Law Association* (2), notre alinéa n'a bénéficié d'une étude approfondie ou, du moins, il ne nous reste rien de cette étude.

142. — La Règle X^c^, admet en avarie commune les frais de réembarquement et de magasinage de la cargaison toutes les fois que les frais de débarquement constituaient eux-mêmes une avarie commune. C'est là l'application d'un principe que nous avons déjà rencontré plusieurs fois. Les conséquences d'un acte d'avarie commune participent du caractère de l'acte originaire. C'est un principe qui n'est plus discuté nulle part aujourd'hui et qui n'a pas besoin d'être défendu.

Mais notre Règle fait une réserve et exclut de l'avarie commune les frais de magasinage encourus après la date de la condamnation du navire ou de la renonciation au voyage. Cette date est le terme auquel l'avarie commune cesse de courir et nous retrouverons le même terme fixé par la Règle XI pour les gages de l'équipage. Il n'est pas difficile de découvrir la raison de cette solution. Lorsque le navire est condamné ou lorsqu'il renonce au voyage, l'avarie

---

1. Report de cette assoc., p. 19.
2. *Report Liverpool*, p. 102.

commune cesse parce que le voyage cesse et qu'avec lui prend fin l'intérêt commun qui faisait du navire et de la cargaison une seule aventure. C'est la raison qui vient tout de suite à l'esprit et il ne faut pas en chercher d'autre. Notamment il ne faudrait pas se laisser égarer par le terme de *condamnation du navire* employé par le texte. Il ne faudrait pas établir le moindre lien entre notre Règle X^c^ et la théorie dite de l'innavigabilité, d'après laquelle, lorsque le navire est condamné, il n'y a pas d'avarie commune, le résultat utile n'ayant pas été obtenu.

Cette théorie, que nous avons déjà repoussée (1), n'a rien à faire ici et il est à peine besoin de faire remarquer que notre Règle ne dit pas qu'il n'y aura pas avarie commune si le navire est condamné, mais que le cours de l'avarie commune cessera au moment de la condamnation. La vérité c'est que l'avarie commune cesse parce qu'à ce moment l'aventure est dissociée, que la communauté d'intérêts disparaît et qu'elle ne saurait être remplacée par une communauté factice (2).

143. — En ce qui concerne les frais de réembarquement, l'ancienne Règle VII décidait expressément « que toute partie du chargement laissée au

---

1. 1re partie, n° 27.
2. 1re partie, n° 13.

port de relâche comme étant impropre à être transportée ou en raison de l'inaptitude ou de l'incapacité du navire à la transporter n'avait pas à contribuer aux frais de réembarquement du reste de la cargaison. » La nouvelle Règle ne contient pas cette exception et les travaux préparatoires ne nous disent pas pourquoi elle a été supprimée du texte. Faut-il la considérer comme abolie ? Nous ne le croyons pas. Cette disposition de l'ancienne Règle VII est commandée par la nature même des choses et elle est de même ordre que la nouvelle disposition de la Règle X^c^ quant à la cessation du cours des frais de magasinage à la date de la condamnation du navire. Les marchandises laissées au port de refuge ne peuvent avoir à contribuer aux frais de réembarquement des autres marchandises, pas plus qu'aux frais de sortie du navire, parce qu'il n'y a plus entre ces marchandises laissées à terre et le reste de l'aventure, de communauté réelle. Ces marchandises abandonnées, définitivement abandonnées, — il est bon d'insister sur cette expression, la séparation pouvant n'être que momentanée — ne font plus partie de l'aventure et n'ont pas à en supporter les charges.

144. — Enfin notre alinéa appelle une dernière observation déjà faite pour le précédent. Les frais de magasinage et de réembarquement dont il traite peuvent avoir été exposés en toutes autres circonstances que pendant une relâche dans un port de refuge.

Comme nous l'avons déjà fait observer, seul, le premier paragraphe de la Règle s'applique exclusivement aux frais de relâche (1).

Section IV

145. — Règle X^d^. « Si un navire en avarie se « trouve dans un port ou lieu où il est possible de le « réparer pour lui permettre de transporter son entier « chargement, et si, pour épargner des frais, il est « remorqué de là à un autre port ou lieu de réparation « ou jusqu'à sa destination, ou si tout ou partie de « la cargaison est transbordé sur un autre navire ou « réexpédié autrement à destination, les frais supplé- « mentaires de remorquage, transbordement et réex- « pédition de l'un d'eux jusqu'à concurrence des frais « supplémentaires épargnés seront payables par les « diverses parties intéressées en proportion des frais « extraordinaires épargnés. »

146. — Ce dernier paragraphe de la Règle X est une création de la conférence de Liverpool. Il avait été proposé à l'*Association of average Adjusters* (2) qui ne l'admit pas. Repris à la Conférence de Liverpool après la longue et inutile discussion sur la

---

1. V. n° 123 et n° 135.

2. Report de cette ass., p. 49.

Règle X il ne semble pas avoir attiré l'attention et ne donna pas lieu à de sérieux débats.

147. — A l'*Association of average adjusters* cette Règle fut intitulée : « substituted expenses ». Et aussi bien à cette Association qu'à la Conférence de Liverpool elle fut présentée comme l'expression sur ce point de la pratique anglaise. C'est en effet une coutume de l'*Association of average adjusters* d'admettre à contribution sous certaines réserves et dans une certaine mesure les dépenses engagées dans l'intérêt commun au lieu et place d'autres dépenses plus onéreuses (1). Mais cette coutume n'est pas particulière au droit anglais. Les « substituted expenses » sous le nom de « stellvertretende Kosten » donnent lieu à contribution en Allemagne lorsqu'ils ont pris du moins la place de dépenses plus onéreuses qui eussent elles-mêmes constitué des avaries communes (2). En France même, il n'en est pas autrement. En admettant même que notre Code exige l'intention du salut commun, comme base de l'avarie commune, une fois le sacrifice originaire effectué, toutes les mesures que prend le capitaine comme conséquence de ce sacrifice donneront lieu à contribution. Et parmi les mesures qu'il peut prendre, le capitaine doit choisir les moins onéreuses.

---

1. Cf. Lowndes, p. 115 et p. 215-233.
2. Ulrich, I, 35.

Ainsi il n'est pas tenu de faire réparer son navire au port de refuge, mais il doit, s'il y a à cela un certain avantage pour l'aventure, le faire remorquer à un autre port où on le réparera. Son devoir en effet est d'agir au mieux des intérêts de l'aventure. Ainsi chaque fois que, dans une série d'avarie commune, une dépense : réexpédition de marchandise, remorquage du navire à un autre port, est effectuée à la place d'une autre : mise en magasin, réparation sur place, cette dépense est admise elle-même en avarie commune ; mais cela, moins parce qu'elle prend la place d'une dépense avarie commune, que parce qu'elle en constitue une elle-même (1).

148. — Mais ce n'est pas en réalité ce principe qui est contenu dans notre paragraphe IV. Sa portée est de beaucoup plus large. Malheureusement il n'est pas facile d'en dégager le sens précis. Les deux textes de cet article, aussi bien le texte anglais que le texte français, mais surtout celui-ci, présentent une confusion qui en rend la compréhension très difficile. La construction n'en est pas claire et le choix des termes employés ne paraît pas très heureux. Aussi, pour en faciliter l'étude, le traduirons-nous en langage plus clair : « Si un navire en avarie... les frais

---

1. Le même principe est admis par les codes danois et suédois, art. 188-7.

de remorquage, transbordement et réexpédition ou l'un d'eux seront payables jusqu'à concurrence de la somme des dépenses épargnées par les diverses parties de l'aventure et seront divisées entre elles en proportion de l'économie procurée à chacune d'elles (1). » Le reste de notre texte est facile à comprendre, ou du moins ne se présente pas avec cette apparence d'énigme à déchiffrer. Il faut cependant l'examiner de près pour reconstituer l'hypothèse qu'il prévoit. Il est clair que, pas plus que les précédents, il n'est borné à des frais faits pendant une relâche à un port de refuge : « Si un navire en avarie se trouve dans un port ou lieu où il est possible de le réparer... » Un navire peut se trouver en avarie au port de départ, au port d'escale et dans tout autre port où il sera entré, sans que cette entrée constitue une avarie commune. Il n'est pas davantage nécessaire que la réparation à effectuer constitue une avarie commune. Le texte n'eût pas manqué de le dire. Au contraire on emploie l'expression : « Si un navire en avarie... » expression qui traduit à la fois la situation du navire en état d'avarie commune ou

---

1. C'est, d'ailleurs, à peu près le texte primitivement proposé à Liverpool. Rep., p. 162: « ... Then the cost of such transhipment (up to the amount of expense saved) shall be divided in proportion to the saving of expense thereby occasioned to the several parties to the adventures. »

d'avarie particulière. Ainsi la Règle X[d] pourra trouver son application dans les deux cas.

Dans sa première partie donc, notre texte indique assez nettement l'hypothèse qu'il vise : Un navire se trouve en avarie dans un port. Peut-être est-ce une avarie particulière. Peut-être est-ce une avarie commune? Peu importe. Il est nécessaire de le réparer et on peut le faire dans ce port. Ces réparations exigeront certaines dépenses : débarquement, réembarquement, magasinage de la cargaison, enfin, coût des réparations elles-mêmes. Ces dépenses seront soit toutes avaries particulières, soit toutes avaries communes, soit les unes particulières, les autres communes. Peu importe encore. Le capitaine estime que ces frais seront très élevés et qu'il y a intérêt pour tout le monde à prendre telle ou telle mesure qui les rendra moins onéreux. Prenons, par exemple, l'hypothèse la plus fréquente : celle où le navire atteint d'une avarie particulière qui menace la sûreté du navire se voit obligé de le faire réparer. On peut distinguer deux masses de dépenses : les frais de réparation qui sont avaries particulières au navire, les frais de déchargement, magasinage, réembarquement, qui sont avaries communes. Le capitaine estime, d'une part, que les réparations qui lui incombent seront plus onéreuses et plus longues, moins bien effectuées dans ce port que dans le port voisin. Il y a donc intérêt pour lui à se faire remorquer à ce port voisin.

De même, par suite des commodités de ce port, le déchargement et le réembarquement de la cargaison y seront moins coûteux et entraîneront moins de déchet. Les frais de magasinage y seront moins élevés et, par suite de la rapidité des réparations, courront pendant un moindre temps. Le remorquage aura donc pour effet de diminuer, d'un côté, les frais avaries particulières, qui incombent à l'armateur, de l'autre, les dépenses qui incombent à la masse de l'avarie commune. L'intérêt bien compris des deux parties exige donc que cette mesure soit prise sans retard ni hésitation. Et c'est, en effet, sur cet intérêt bien compris, c'est sur l'intérêt commun que se fonde la Règle X [d]. Elle n'a pas d'autre but que de déclarer avaries communes des dépenses qui, manifestement, ne sont justifiées que par l'intérêt commun. Il ne s'agit donc pas seulement ici de « substituted expenses », de dépenses substituées à d'autres dépenses qui constitueraient une avarie commune, mais bien de dépenses engagées en considération du simple intérêt commun et qui constituent par elles-mêmes une avarie commune.

149. — Cependant le texte ne fait point complètement de ces dépenses ainsi engagées des avaries communes. Il exige que la mesure prise ait procuré le résultat cherché. Bien plus, il n'accorde le droit à contribution à celui qui a exposé les frais, que dans la mesure où ce résultat a été obtenu. C'est ainsi qu'il

faut interpréter l'expression : « jusqu'à concurrence des frais supplémentaires épargnés. » De même chacune des parties intéressées ne contribuera que dans la mesure où ce résultat a été atteint pour elle-même, dans la mesure des économies ou du profit qu'elle aura retiré de l'acte. Tel est le sens « en proportion des frais extraordinaires épargnés », sens qui était bien mieux exprimé par la première réduction proposée à Liverpool : « shall he divided in « proportion to the saving of expense thereby « occasionned to the several parties to the adven- « ture. »

Ainsi un navire est entré dans un port atteint d'une avarie particulière, dans des conditions telles que les frais de débarquement, de magasinage et de rembarquement de la cargaison constituaient une avarie commune, les frais de réparation devant être à la charge de l'armateur. Par hypothèse le montant des réparations atteindrait, dans ce port, la somme de 100.000 francs, le montant des autres frais à la charge de la masse commune atteindrait une somme de 300.000 francs. Le capitaine estimant que tous ces frais seront moins élevés dans un port voisin, décide de faire remorquer son navire jusqu'à ce port pour un prix de 50.000 francs. Il se trouve que son calcul a été juste et que cette mesure lui a procuré une économie de 40.000 francs, tandis qu'elle en économisait 120.000 à la masse contribuable. Le

bénéfice total étant de 160.000 francs dans la proportion d'un quart pour l'armateur, trois quarts pour l'avarie commune, la dépense du remorquage sera partagée dans la même proportion, à raison d'un quart pour l'armateur, soit 12.500 francs et de trois quarts pour l'avarie commune, soit 37.500 francs.

Il y a là, on le voit, une exception au principe que nous avons admis, selon lequel il n'est pas nécessaire que le résultat utile ait été obtenu pour qu'il y ait lieu à contribution. Mais il y a aussi une dérogation au mode de contribution admis par toutes les législations qui exigent l'obtention d'un résultat. Nulle part on ne mesure la contribution sur le bénéfice retiré de l'acte par chacun et, en fait, ce serait impossible le plus souvent.

C'est ce que l'on fait ici cependant, et cette exception dans notre hypothèse se justifie très aisément. Il ne faut point que la théorie de l'avarie commune devienne une source de fraudes au profit des armateurs. Ne voit-on pas avec quelle facilité, si l'on n'y met ordre, le capitaine pourra, sous le prétexte d'intérêt commun, faire payer à toute l'aventure une dépense engagée dans le seul intérêt du navire. On peut, lorsque les circonstances prêtent moins à la fraude, se contenter de demander au capitaine de justifier des motifs qui l'ont poussé à agir. Mais dans les hypothèses où il paraît trop difficile de contrôler ses motifs, il est plus prudent de mesurer la contribution

sur les résultats obtenus que sur l'acte même. C'est donc comme une précaution contre la fraude, qu'il faut interpréter l'exception apportée par la Règle X[d] aux principes généraux.

RÈGLE XI

Wages and Maintenance of crew in port of refuge, etc...

When a ship shall have entered or be detained in any port or place, under the circumstances, or for the purpose of the repairs, mentionned in Rule X, the wages payable to the Master, Officers and Crew, together with the cost of maintenance of the same, during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed on her voyage, shall be admitted as general average. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the Master, Officers and Crew, incurred after the date of the ship's condemmation or of the abandonment of the voyage, shall not be admitted as general average.

Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche, etc...

Lorsqu'un navire sera entré, ou aura été retenu dans un port ou autre endroit dans les circonstances ou pour effectuer les réparations prévues par la Règle X, les gages et les frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage pendant la période supplémentaire d'arrêt au dit port ou lieu jusqu'au moment où il aura été ou aurait pu être remis en état de continuer son voyage seront admis en avarie commune. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les gages, frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage survenus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ne seront pas admis en avarie commune.

150. — Le principe que pose la Règle XI avait déjà été formulé dans la huitième résolution d'Anvers. Très discuté à la Conférence d'York, il avait cependant été admis. Les tenants du droit anglais ne l'admettaient qu'avec répugnance. Il leur paraissait contraire à tous les principes de déclarer avaries communes les frais d'entretien de l'équipage au port de relâche. Cependant la pratique continentale paraissant unanime sur ce point, l' « expediency », le souci d'assurer le succès des Règles imposait cet oubli de la coutume anglaise (1). Ce principe fut donc admis à la Conférence d'York, puis à celle d'Anvers (2), et forma la huitième Règle d'York et d'Anvers. Il ne fut pas discuté à la Conférence de Liverpool et la Règle XI, dans laquelle il fut incorporé, ne donna lieu qu'à des débats sur de simples questions de détail.

151. — Les frais d'entretien et les gages de l'équipage sont en effet admis en avarie commune dans presque toutes les législations du continent lorsque la relâche l'est elle-même. En France, cependant, ils ne le sont pas sans réserves. On sait à quelles controverses donne lieu la combinaison des articles 400, paragraphe 6, et 403, paragraphe 4 (3). Ces frais ne

---

1. Cf. Wendt, p. 176.
2. Cf. Wendt, p. 232.
3. Desjardins, IV, 358. — Valroger, V, p. 95. — Lyon-Caenet Renault, VI, p. 55 s.

constituent une avarie commune que lorsque la relâche a pour but la réparation de dommages avarie commune et lorsque le navire est affrété à temps. C'est du moins la solution qui ressort de la combinaison des susdits articles.

En Angleterre (1), la jurisprudence fixée depuis longtemps refuse d'admettre ces frais en avarie commune ; cependant elle paraît moins ferme maintenant ; elle subsiste seulement en vertu de l'autorité qui s'attache aux décisions judiciaires. Les principes sur lesquels elle se base sont abandonnés aujourd'hui. Aussi, à la Conférence de Liverpool, la Règle XI ne rencontra-t-elle aucune opposition.

152. — Elle paraissait en contradiction avec deux anciens principes du droit anglais qui n'ont plus cours aujourd'hui. « La communauté de l'avarie cesse avec le danger, disait-on (2). Lorsque le navire est entré dans le port de relâche, il n'y a plus de danger, l'avarie commune cesse, il n'y a plus que des avaries particulières. » C'est une théorie que nous avons déjà repoussée dans notre première partie (3) et sur laquelle il n'est pas besoin d'insister. On prétendait, d'autre part, que l'acte de volonté du capi-

---

1. Lowndes, p. 239. Mac-Arthur, II, n° 901.
2. Cf. Wendt, p. 176.
3. Cf. n° 20.

taine, le sacrifice, n'avait porté que sur l'entrée dans le port de relâche et non point sur les dépenses faites pour l'entretien de l'équipage, que ces dépenses et les loyers de l'équipage ne résultaient pas du sacrifice fait, mais du contrat qui liait le propriétaire du navire avec ses hommes. Nous avons déjà vu (1) qu'il n'était pas nécessaire que la volonté ait porté sur toutes les conséquences du sacrifice : c'est un pur sophisme que de prétendre que le supplément des frais d'entretien et des loyers de l'équipage dépend du contrat d'affrètement et non de la relâche faite dans l'intérêt commun.

On a aussi prétendu que ces frais ne pouvaient être admis en avarie commune, comme ne constituant point des sacrifices extraordinaires en nature. L'armateur est tenu de mettre à la disposition de l'aventure toutes les forces dont il dispose. Il n'aura droit à aucune contribution si leur emploi devient plus onéreux pour lui (2). Nous avons admis ce principe. Mais il ne saurait trouver son application en cette matière. L'armateur est tenu de mettre à la disposition de l'aventure toutes les forces dont il dispose, sans avoir droit pour cela à une contribution. Cela est exact, mais, à condition qu'il soit usé de ces

---

1. Cf. 1re partie, n° 10.
2. 1re partie, n° 10.

forces selon leur destination. Le forcement de machines n'est admis en avarie commune que lorsque le navire est échoué et il est admis, dans ce cas, parce qu'il n'est point dans la destination des machines de faire avancer le navire sur le roc ou sur le sable. Il en est de même de l'équipage. L'armateur doit le fournir en quantité et qualité suffisantes à l'aventure et la charge de l'entretenir lui incombe. Il ne peut rien réclamer pour le supplément de gage ou d'entretion provenant d'un retard dans la navigation, conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun tant que le navire vogue sur l'eau. Mais il n'en est pas de même des frais faits au port de relâche. Car il n'est pas dans la destination d'un équipage de vivre à terre aux frais de l'armateur.

Ainsi ces loyers et frais d'entretien de l'équipage constituent bien un sacrifice extraordinaire en nature. Il n'y avait point de doute à avoir. Il suffisait donc de constater qu'ils sont la conséquence d'une relâche ou d'un arrêt dans un port en vue de l'intérêt commun, pour les admettre en avarie commune. C'est ce qu'a fait notre Règle.

153. — Ainsi, lorsque l'aventure se trouvera dans les circonstances prévues par la Règle X, les gages et frais d'entretien de l'équipage devront être admis en avarie commune. Il faut les mettre sur la même ligne que les frais de magasinage ou de réembarquement de la cargaison. Ils sont de même nature. Il en résulte

que beaucoup des observations que nous avons faites au sujet de la Règle précédente trouveraient leur place ici, et à vrai dire, cette Règle XI ne doit être considérée que comme un cinquième paragraphe de la Règle X. De même que celle-ci elle ne s'applique pas seulement à l'hypothèse d'une relâche. Elle devra aussi être appliquée lorsqu'un navire aura été retenu au port de départ ou dans un port d'escale par la crainte d'un grave péril. Cette solution est d'ailleurs commandée par le texte même, par le texte anglais, du moins, car le texte français usuel pourrait la rendre douteuse (1).

154. — La Règle XI ne donne pas lieu à de grandes difficultés dans la pratique. Les dépenses dont elle traite suivent, tout naturellement, le sort de celle qui fait l'objet de la Règle X. On peut seulement se demander s'il convient d'étendre la Règle à d'autres hypothèses, par exemple, à celle d'un navire volontairement échoué. Cet échouement peut entraîner un long séjour à terre qui deviendra très onéreux pour l'armateur. Il est certain que les mêmes raisons plaident en faveur de l'admission des frais de séjour en avarie commune. Cependant, si l'on doit

---

1. Cf. p. 323. On remarquera que, dans ce texte, les mots in such port or place sont traduits par « audit port ou lieu de refuge. » Cette adjonction des mots « de refuge » change le sens de la Règle. Nous avons supprimé ces mots dans notre traduction.

les admettre, ce sera seulement en vertu des principes généraux et non de la Règle XI dont l'application est bornée par le texte même aux circonstances prévues par la Règle X.

155. — Enfin la dernière phrase de la Règle XI prévoyant les hypothèses de la condamnation du navire et de la renonciation au voyage donne la même solution que la Règle X^c^ où ces mêmes hypothèses sont prévues. A la date de la condamnation ou de la renonciation, les gages et frais d'entretien de l'équipage cessent de courir à la charge de la masse passive. Car, à partir de ce moment, l'avarie commune cesse. Nous ne pouvons que rappeler, ici, les observations déjà faites au sujet de la Règle X^c^ (1).

---

1. V. n° 143.

RÈGLE XII

Damage to cargo in discharging, etc...

Damage done to or loss of cargo necessarily caused in the act of discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Dommage causé à la cargaison par le déchargement, etc...

Le dommage ou la perte causé inévitablement à la cargaison dans les opérations de décharger, emmagasiner, recharger et arrimer sera admis en avarie commune dans les cas seulement où les frais occasionnés par ces mesures respectives seront admis en avarie commune.

156. — Lorsqu'il a été nécessaire, dans l'intérêt ou pour le salut commun, de décharger la cargaison, de l'emmagasiner et de la recharger, les dommages qu'elle peut avoir subis et qui sont la conséquence de ces opérations sont avaries communes. C'est une simple application des principes généraux qui ne pouvait prêter à discussion. On n'avait même pas cru devoir formuler ce principe dans les anciennes Règ les et la Règle IX depuis les Résolutions de

Glasgow jusqu'aux modifications de Liverpool n'avait pour objet qu'une exception qu'on voulait y apporter par crainte de la fraude (1). Elle excluait de l'avarie commune les dommages subis par les marchandises lorsqu'on pouvait présumer que les opérations de déchargement et rechargement s'étaient effectuées dans des conditions normales. La Règle XII actuelle qui a remplacé l'ancienne Règle IX n'a pas eu d'autre but que de supprimer cette exception injustifiée.

157. — Il est probable que sans cette circonstance les auteurs de nos Règles eussent négligé de formuler ce principe sous la forme assez générale de la Règle XII, comme ils ont fait des autres. Les conséquences de tout acte d'avarie commune participent du caractère de cet acte. Il est certain que toute opération de déchargement et rechargement entraîne pour des marchandises un certain dommage. Ce dommage doit donner droit à contribution, et cela même si ces opérations se sont effectuées dans des circonstances normales. La crainte de la fraude et des trop nombreuses contestations ne justifiait pas suffisamment l'exception apportée par l'ancienne Règle IX. On ne peut donc qu'approuver la Conférence de Liverpool de l'avoir supprimée. Cette suppression

---

1. Cf. Wendt, p. 191.

était sans danger, puisque la nouvelle Règle n'a donné lieu dans la pratique qu'à de très rares contestations et qu'elle ne tient presque aucune place dans la jurisprudence.

158. — La Règle XII ne traite pas seulement des dommages à la cargaison résultant du déchargement et rechargement opérés dans les circonstances prévues par la Règle X. Ces opérations peuvent avoir été effectuées dans toutes autres hypothèses, pour renflouer un navire échoué, pour l'alléger, etc... Cependant quant à ces hypothèses notre Règle fait double emploi avec les Règles particulières qui les prévoient, et qui ont soin d'admettre en avarie commune à la fois le sacrifice dont elles traitent et les conséquences qu'il entraîne. Elle fait double emploi encore, du moins en ce qui concerne les opérations de rechargement entreprises pour le salut commun avec la Règle II. Il est donc très probable que c'est surtout aux opérations faites au port de refuge ou d'arrêt et aux conséquences qui en résultent que se rapporte notre Règle XII.

159. — Ces conséquences qu'elle prévoit peuvent consister soit en la perte, soit en la détérioration de tout ou partie de la cargaison. D'après le texte il faudrait que ces pertes et dommages eussent été inévitables. Comment faut-il entendre cette expression? Faut-il y voir une traduction en un seul mot de l'ancienne Règle IX ? Et chaque fois que les opéra-

tions auront pu être effectuées normalement, les dommages qui en résulteront devront-ils être exclus de l'avarie commune sous prétexte qu'ils n'ont pas été inévitables ? Il n'eût pas été nécessaire de modifier la Règle IX pour arriver à la même solution. Lorsque ces dommages ne résultent pas nécessairement des opérations qu'a subies la cargaison, il proviennent soit de la faute du capitaine, soit de la faute des hommes qui effectuent le déchargement. Est-il juste de faire supporter cette faute au propriétaire de la cargaison ? Nous avons déjà vu que, dans l'esprit des auteurs de nos Règles, la faute ni le vice propre ne mettaient obstacle à la naissance de l'avarie commune. La preuve nous en a d'ailleurs été donnée au Congrès d'Anvers 1903.

C'est donc autrement qu'il convient d'interpréter cette expression : s'il est juste que le propriétaire du navire ne souffre pas du manque de soins apporté à la manipulation de ses marchandises, il est juste aussi qu'il ne bénéficie pas du vice propre, du défaut d'emballage par exemple dont elles peuvent être atteintes — ou plutôt ce vice propre constitue contre lui une fin de non-recevoir qui l'empêchera d'obtenir une contribution. Si, par suite de ce vice, ses marchandises sont détériorées au cours des manipulations dont elles font l'objet, ces dommages ne sont pas la conséquence inévitable de ces manipulations, mais bien de ce vice propre. A un autre

point de vue, si pendant ces opérations, tel événement survient qui aurait pu les atteindre sur le navire même, ou à quai et qui n'est en rien lié au déchargement, il est certain que cet événement constitue pour les marchandises une avarie particulière et ne saurait changer de caractère par ce seul fait qu'il s'est produit à ce moment-là. Ce n'est pas en effet une conséquence inévitable du déchargement.

160. — La Règle XII ne contient pas la réserve que nous avons signalée dans les Règles XI et X. On n'y mentionne pas l'effet que produit sur l'avarie commune, la condamnation du navire ou la renonciation au voyage. Mais on n'a même pas besoin de suppléer à ce silence. Les dommages causés aux marchandises par le déchargement et le rechargement ne sont admis en avarie commune que si ces opérations le sont elles-mêmes. Or elles cessent de l'être à partir de la condamnation du navire ou de la renonciation au voyage. Logiquement et — c'est d'ailleurs une observation qui fut faite au cours des discussions — les dommages qu'elles entraînent suivent le même sort qu'elles-mêmes.

161. — Mais ce n'est pas seulement pendant les opérations de déchargement et de rechargement, d'arrimage et de magasinage que la cargaison peut être l'objet de perte ou de détériorations. Elle peut être atteinte également pendant son séjour à

terre. La Règle XII s'applique-t-elle à ces dommages?

La question s'est présentée devant le Tribunal régional de Hambourg (1) qui l'a résolue négativement en se fondant à la fois sur le texte même de la Règle et sur les travaux préparatoires. Ceux-ci ne laissent aucun doute en effet. Le texte proposé portait : « Damage done... by discharging, storage « reloading... etc... » ce qu'on pouvait traduire par : « le dommage résultant du déchargement, magasi- « nage, réembarquement, etc... » On fit remarquer que cette rédaction pouvait faire admettre en avarie commune les dommages survenus pendant le magasinage en dehors de toute manipulation et que tel n'était pas le but de la Règle. C'est sur cette observation que le texte fut modifié (2). Et il est certain que sous sa nouvelle forme il est très précis et ne peut s'appliquer à d'autres dommages que ceux survenus pendant les manipulations mêmes. La distinction qui est faite entre ces dommages et ceux qui peuvent atteindre la marchandise à terre est d'ailleurs très logique. On peut dire en effet que, normalement, les opérations de déchargement, arrimage, etc... entraînent un certain dommage, une

---

1. 16 juin 1896, A. XII-738.

2 *Report Liverpool*, p. 104.

perte inévitable qui sont la conséquence directe de ces opérations, de ce sacrifice. Ces dommages et cette perte seront plus ou moins considérables, suivant les circonstances. Dans tous les cas on peut les considérer par avance et de parti pris, comme la conséquence de ces opérations et les admettre ainsi en principe en avarie commune. On établit en leur faveur une présomption qui ne présente aucun danger, car elle correspond à la plus fréquente réalité ; la réserve introduite dans le texte par le mot « inévitable » suffit à écarter de l'avarie commune les dommages qui, survenus pendant le déchargement, proviendraient d'une cause particulière. Au contraire, pour les pertes et détériorations qui atteignent les marchandises pendant leur séjour à terre, on ne peut dire *a priori* qu'elles proviennent précisément du fait de ce séjour. Le plus souvent elles proviennent d'une cause qui leur est propre ou d'une cause extérieure tout à fait étrangère à l'acte d'avarie commune. On ne peut mettre à la charge de l'aventure tous les accidents fortuits qui peuvent frapper les marchandises qui en sont séparées, et, lorsque celles-ci ont été placées en un endroit leur offrant autant de sécurité que le navire même, les pertes qui peuvent les atteindre ne provenant pas de leur situation spéciale doivent rester avaries particulières. C'est une observation que nous avons déjà faite à propos de la

Règle VIII (1) et qui trouve sa place ici. Parmi les dommages qui peuvent atteindre les marchandises pendant leur séjour à terre, les uns peuvent provenir de leur situation spéciale et sont des conséquences de l'avarie commune, les autres proviennent soit de leur vice propre, soit de purs cas fortuits qui auraient pu survenir pendant leur séjour sur le navire, qui peut-être, il est vrai, ne les frappent que parce qu'elles sont à terre, mais dont, en tous cas, l'acte d'avarie commune n'est que l'occasion et non la cause : ceux-là sont avaries particulières. Or cette dernière catégorie est la plus nombreuse; de sorte qu'il faudrait pour ces pertes qui atteignent la marchandise à terre, établir une présomption inverse. Elles ne seront admises en avarie commune que rarement.

On ne pouvait donc les réunir dans la même Règle avec les dommages qui, eux, le plus souvent, constituent des avaries communes. Ainsi s'expliquent la distinction faite dans la Règle XII, entre les dommages résultant des opérations de déchargement, mise en magasin, rechargement, et ceux qui se produisent pendant le magasinage, et le silence gardé sur ces derniers. Mais il ne faut pas conclure de ce silence qu'ils ne devront pas être admis en avarie com-

---

1. Cf. Règle VIII, nº 112.

mune. Ils ne pourront se réclamer de la Règle XII (1) : c'est la seule conclusion qu'il faille en tirer. Mais ils devront, s'ils remplissent les conditions de l'avarie commune, donner droit à contribution en vertu des principes généraux.

162. — Enfin nous pouvons faire la même observation en ce qui concerne les dommages causés au navire pendant les opérations de déchargement. La Règle XII n'en parle pas. C'est qu'ils sont moins fréquents et ont moins frappé l'attention des auteurs de la Règle. Mais, il est certain, que, malgré ce silence, ils doivent être admis en avarie commune, s'ils remplissent les conditions générales de l'avarie commune.

---

1. Cf. cependant un jugement du Trib. de com. de Dunkerque : 17 février 1903, A. XIX-208, qui paraît appliquer la Règle XII à des dommages de cette espèce.

RÈGLES XIII ET XIV

Règle XIII

163. — *Deductions from cost of repairs.*

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to the following deductions in respect of « new for old » viz :

I. — *In the case of iron or steel ships, from date of original register to the date of accident :*

Up to one year old (A).

All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

Between 1 *and* 3 *years* (B).

One-third to be deducted off repairs to and renewal

Déductions sur le coût des réparations.

Dans le règlement d'avarie commune, les réparations admises en avarie commune, seront soumises aux déductions ci-dessous, pour différence du neuf à l'usé, savoir :

I. — *Pour navires en fer ou en acier dont l'âge de la date du registre primitif, jusqu'à celle de l'accident, sera dans les limites suivantes :*

Jusqu'à un an (A).

Toutes les réparations seront admises sans déduction, excepté la peinture ou l'enduit qui sont sujets à une déduction d'un tiers.

Entre 1 *et* 3 *ans* (B).

Un tiers sera déduit des réparations ou du renouvel-

of woodwork of hull, masts and spars, furniture, upholstery, crockery, metal and hassware, also sails, rigging, ropes, sheets, and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, and painting.

One-sixth to be deducted off wire rigging, wire ropes and wire hawsers chain cables and chains, donkey engines, steam winches and capstans, steam cranes and conveyors; other repairs in full.

Between 3 *and* 6 *years* (C)

Deductions as above under clause B, except that one sixth be deducted off ironwork of masts and spars, and machinery (inclusive of boilers and their mountings).

Between 6 *and* 10 *years* (D)

Deductions as above under clause C, except that one-third be deducted off ironwork of masts and spars, repairs to and renewall of all machinery (inclusive of boilers and their mountings)

lement des bois de la coque, des mâts, des espars, apparaux, tapisserie, vaisselle, objets en métal, verrerie, voilure, gréement, cordages, écoutes, aussières (autres qu'en fil de fer ou acier), tentes, prélarts et peintures.

Un sixième sera déduit des agrès en fil de fer, des câbles et aussières en fil de fer ou acier, câbles, chaînes, petit cheval, treuils à vapeur, raccord; toutes autres réparations sans déduction.

Entre 3 *et* 6 *ans* (C)

Même déduction que ci-dessus, classe B, excepté qu'un sixième sera déduit de l'ouvrage en fer des mâts, espars et machines (y compris les chaudières et leur montage).

Entre 6 *et* 10 *ans* (D)

Mêmes déductions que ci-dessus, classe C, excepté qu'un tiers sera déduit des ferrures des mâts et espars, des réparations ou du renouvellement de toutes les machines (y compris les chaudières et leur

and all hawsers, ropes, sheats and rigging.

Between 10 *and* 15 *years* (E)

One-third to be deducted off all repairs and renewals, except ironwork of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted. Anchors to be allowed in full.

Over 15 *years* (F).

One third to be deducted off all repairs and renewals. Anchors to be allowed in flull. One-sixth to be deducted off chain cables.

Generally (G).

The deductions, (except as to provisions and stores, machinery and boilers) to be regulated by the age of the ship, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six months previous to the date of accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without

montage) et aussières, cordages, écoutes et gréement.

Entre 10 *et* 15 *ans* (E)

Un tiers sera déduit de toutes réparations et renouvellements, excepté des ferrures de la coque, du ciment, des chaînes-câbles, d'où on déduira un sixième. Les ancres seront admises sans déduction.

Au delà de 15 *ans* (F).

Un tiers sera déduit de toutes réparations et renouvellements. Les ancres seront admises sans déduction. Un sixième sera déduit des chaînes-câbles.

En général (G).

Les déductions, (excepté en ce qui concerne les vivres, provisions, machines, chaudières) seront basées sur l'âge du navire et non sur l âge de la partie spéciale du navire sur laquelle elles portent. Aucune peinture de la carène ne sera admise, si la carène n'a pas été peinte dans les six mois qui précèdent la date de l'accident. Aucune déduction ne sera faite à l'égard du vieux matériel

being replaced by new, and provisions and stores which have not been in use.

II. — *In the case of wooden or composite ships.*

When a ship is under one year old from date of original register, at the time of accident, no deduction new for old shall be made. After that period a deduction of one third shall be made, with the following exceptions :

Anchors shall be allowed in full. Chain cables shall be subject to a deduction of one sixth only.

No deduction shall be made in respect of provisions and stores which had not been in use.

Metal sheathing shall be dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

réparé sans être remplacé par du nouveau, ni des vivres et provisions qui n'ont pas servi.

II. — *Pour navires en bois ou mixtes.*

Si, au moment de l'accident, le navire est âgé de moins d'un an, à compter de la date du registre primitif, il ne sera fait aucune déduction pour différence du vieux au neuf ; après cette période il sera fait une déduction d'un tiers avec les exceptions suivantes :

Les ancres seront admises sans déduction ; les chaînes-câbles avec une déduction d'un sixième seulement.

Aucune déduction ne sera faite à l'égard des vivres et provisions qui n'auront pas servi.

Pour le doublage en métal, on admettra sans déduction la valeur d'un poids égal au poids brut du doublage en métal enlevé, moins les produits du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre sont soumis à une déduction d'un tiers.

III. — *In the case of ships generally.*

In the case of all ships, the expense of straightening bent ironwork, including labour of taking out and replacing it, shall be allowed in full.

Graving dock dues, including expenses of removals, cartages, use of shears, stages and graving dock materials, shall be allowed in full.

III. — *Pour tous navires en général.*

Les frais de redressement des ferrures faussées, y compris la main-d'œuvre pour les retirer et les remettre, seront admis intégralement.

Les frais de cale sèche, y compris les frais de déplacement, transports, usage de lignes, échafaudages et matériel de cale sèche, seront admis sans déduction.

Règle XIV

Temporary repairs.

164. — No deductions «new for old» shall be made from the cost of temporary repairs of damage allowable as general average.

Réparations temporaires.

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf ne sera faite sur le coût des réparations temporaires des dommages admissibles en avarie commune.

165. — Nous avons réuni les deux Règles XIII et XIV dans la même section parce qu'elles sont étroitement unies par la nature même de leurs objets. Dans toutes deux il s'agit des réparations admissibles en avarie commune et des déductions à faire où à ne pas faire de leur coût dans le règlement. Cette

union est, d'ailleurs, si réelle, qu'elles ont été présentées à la Conférence de Liverpool en une seule résolution.

Toutes deux sont des créations de cette Conférence à laquelle elles avaient été proposées par l'*Association of Average Adjusters* (1). A Liverpool elles donnèrent lieu à d'assez longues discussions provoquées en partie par l'étude des points de détail, mais surtout par l'opposition assez vive d'une petite minorité quant à leur principe (2) et leur opportunité. La plus sérieuse objection qui leur fut faite était qu'une telle matière exigeait une étude longue et approfondie et comportait une précision que les membres de la Conférence ne pouvaient y apporter.

Cependant la rédaction des Règles proposées avait était précédée de consultations de tous les corps com pétents du monde maritime et ne se présentait pas comme une cote mal taillée mais bien comme le résultat de longues et nombreuses expériences. Elles présentaient donc toutes les garanties possibles et peut-être n'était-il pas nécessaire que chacun des membres de la Conférence fût à même d'en apprécier tous les détails. Le travail qu'on leur proposait était assez sérieux, malgré ses quelques imperfec-

---

1 V. Report de cette Association, p. 43.

2. V. *Report Liverpool*, p. 172 s. et 202 s.

tions, pour justifier la confiance que lui accordait la majorité.

166.— Au cas même où il ne présenterait pas une conformité absolue avec la réalité, il constituait, certainement, un progrès et valait mieux que le système généralement admis.

La coutume avait, à peu près partout, fixé la déduction qui doit être faite pour la différence du neuf au vieux sur le coût des réparations (1), au tiers de ce coût. Cette déduction n'était et n'est généralement faite qu'après le premier voyage ou après la première année d'âge du navire ou des objets réparés. Il est certain que ce forfait se présente comme très imparfait et ne correspond nullement à la réalité. Le gain retiré par l'armateur du remplacement par une partie neuve d'une partie vieille de son navire n'est pas le même aux différents âges du navire et il est injuste de l'apprécier au même taux à la deuxième et à la vingtième année de l'âge du navire. Enfin le même forfait ne peut s'appliquer aux navires en bois et aux navires en fer. On les traitait cependant de la même façon.

Ce système, imposé par la coutume, est encore admis par les rares Codes qui ont traité la question (2). Celui de nos Règles constitue, certainement

---

1. Cf. Lyon-Caen et Renault, VI, n° 940.
2. Allemagne, art. 710. Espagne, art. 834-6.

un progrès. Les Codes maritimes suédois, norvégien, danois et finlandais (1) l'ont reconnu en adoptant un système analogue.

167. — Les Règles XIII et XIV sont fondées sur le grand principe qui domine toute la matière de la contribution à l'avarie commune : « Chacun de ceux « dont la propriété a été sacrifiée ou qui a fait une « dépense dans l'intérêt commun doit être placé « dans la même situation pécuniaire que si le sacri- « fice avait porté sur une autre chose ou si la dépense « avait été faite par un autre intéressé (2). » La Règle XIII constitue un effort très sérieux dans le sens de la mise en pratique de ce principe. Lorsque des réparations définitives ont été effectuées sur le navire ; rembourser à l'armateur le coût total de ces réparations, c'est lui accorder, au détriment de l'aventure, un bénéfice certain et qui sera d'autant plus grand que les réparations seront plus considérables et la charge qui pèse sur l'aventure plus onéreuse. Les parties de son navire réparées auront, en effet, une plus grande valeur après l'accident qu'avant. Les unes et les autres auraient dû dans un temps plus ou moins lointain être réparées. L'armateur s'il est prudent a prévu cette nécessité et a réservé une

---

1. Art. 198.
2. Cf. 1re partie nº 31.

partie de ses bénéfices sous la forme d'amortissements pour y faire face. Désormais ces amortissements deviennent disponibles et rentrent dans son capital.

L'équité veut donc qu'il tienne compte de ce bénéfice à l'aventure et qu'on ne lui rembourse ses dépenses que dans la mesure où elles l'appauvrissent réellement. Malheureusement il est impossible de déterminer exactement cette mesure et l'essayer serait même faire, de chaque règlement d'avaries communes, une source de contestations. C'est en raison de cette difficulté que la coutume avait fixé à forfait la déduction à faire, à un tiers, du coût des réparations, sauf pour quelques cas ou quelques objets particuliers. Mais s'il ne faut pas que l'armateur soit enrichi par l'accident, il ne faut pas non plus qu'il en éprouve un appauvrissement plus grand que ses coïntéressés. Or, il est certain que, dans bien des cas, le forfait admis par la coutume conduisait à ce résultat. Il fallait donc imaginer un autre système qui fixât une mesure plus sensible de la différence entre le vieux et le neuf, de façon à ce que l'accident amène pour l'armateur soit le minimum d'enrichissement, soit le minimum d'appauvrissement eu égard à la situation de ses coïntéressés. Tel est le but de la Règle XIII.

La Règle XIV n'est qu'une autre application de la même idée. Les réparations temporaires n'amenant

ni enrichissement ni appauvrissement, cette mesure devenait inutile; aucune déduction ne devait être faite de leur coût. Il était important de le préciser, car ce n'est pas admis partout. En Allemagne, notamment, par une application trop stricte de l'article 710 cette Règle de pure équité n'est pas appliquée (1).

168. — Nous n'avons pas l'intention d'étudier le système établi par la Règle XIII dans tous ses détails. Cette étude serait peu productive et il nous serait impossible d'établir s'il s'adapte bien à la réalité des événements. Nous ne ferons donc qu'en examiner les grandes lignes.

La Règle XIII, sauf en ce qui concerne les frais de cale sèche et le redressement des ferrures faussées distingue selon qu'il s'agit de navires en fer ou de navires en bois et mixtes. Cette distinction se justifie aisément. Les navires en fer ont une beaucoup plus grande valeur que les navires en bois. Le bénéfice ou la perte procuré à l'armateur par le mode coutumier de compter la différence du neuf au vieux au tiers de la valeur du neuf, y est beaucoup plus considérable. Cette différence même entre le neuf et le vieux y est beaucoup plus sensible. Le règlement de cette différence en ce qui concerne les navires en fer ne peut être le même que pour ceux en

---

1. Cf. Ulrich, I-144.

bois et surtout une plus grande précision est nécessaire pour les uns que pour les autres.

Pour les deux catégories de navires, les déductions ne commencent à être faites qu'après un an d'âge, sauf cependant en ce qui concerne la peinture ou l'enduit qui subissent une déduction d'un tiers pour les navires en fer. Ceux-ci, en effet, ont besoin d'être repeints suivant leur parcours une ou plusieurs fois par an. On admet même que la carène doit être repeinte tous les six mois et la section VII décide que la peinture de la carène ne sera pas admise, si la carène n'a pas été repeinte dans les six mois.

Dans ces deux catégories de navire, les ancres sont admises sans déduction. On peut considérer, en effet, qu'elles ont une durée indéfinie et il n'y a pas, d'autre part, de raison de distinguer, en ce qui les concerne, entre les navires en fer et les navires en bois.

Il en est de même en vertu de la section III pour les frais de redressement des ferrures faussées et pour les frais de cale sèche. Aucune déduction ne doit être faite sur le coût de ces opérations. Peut-être n'est-ce pas très logique en ce qui concerne les frais de cale sèche (1). Lorsque la mise sur cale a été rendue nécessaire par des réparations sur lesquelles la déduction est faite, les frais de cale font, en quelque sorte, partie

---

1. Ces frais subissent la déduction en Allemagne. Cf. Ulrich, I, 144.

du coût des réparations. Si on admet que la déduction doit être faite sur ce coût, en raison de ce que l'armateur n'aura pas à faire cette dépense de longtemps, le même raisonnement doit conduire à faire la même déduction sur le coût de la mise sur cale. Elle lui sera évitée, du moins, en ce qui concerne cette réparation, pour le même temps. Cependant, comme la mise sur cale, dans la plupart des cas, est nécessitée par des réparations qui sont traitées différemment, le calcul serait difficile à établir pour chacune des parties du coût de cette opération correspondant à chaque réparation. La solution admise par la Règle XIII évite les difficultés de ce calcul.

169. — Nous avons vu, jusqu'à présent, les cas dans lesquels les navires en bois et les navires en fer sont traités de la même façon. Pour toutes les autres dépenses ils sont soumis à un système différent.

Pour les navires en fer, la Règle XIII les divise en six classes suivant leur âge, et fait, dans chaque classe, des déductions différentes pour arriver, dans la première, à une déduction d'un tiers pour toutes les parties du navire, sauf pour les chaînes-câbles et les ancres. Les déductions sont, en principe, basées sur l'âge du navire et non sur l'âge de la partie réparée. Cette solution était commandée par le souci d'éviter les fraudes trop faciles sur ce point et, en tous cas, les contestations onéreuses. Elle ne fausse d'ailleurs pas sensiblement l'équité. Il n'en serait

pas de même si elle était appliquée aux machines, chaudières, vivres et provisions pour lesquels il est fait exception. Il est, en effet, facile de connaître l'âge des chaudières et machines et, d'autre part, leur valeur est telle, par rapport à la valeur du navire, qu'elles méritent un traitement spécial. Elles sont, pour ainsi dire, indépendantes du navire. Il en est de même des vivres et provisions. La déduction sera donc basée quant à tous ces objets, sur leur âge même. Aucune déduction n'est faite à l'égard du vieux matériel réparé sans être remplacé par du nouveau. Rien n'est plus juste. Si une pièce est simplement soudée, il est certain qu'elle n'en retire pas une grande valeur. Bien au contraire, on peut soutenir, avec raison, qu'elle vaut moins qu'avant l'accident. La même solution se justifie pour les vivres et provisions qui n'ont pas servi. Leur remplacement par de nouvelles provisions n'entraîne aucun bénéfice pour l'armateur.

170. — Le système adopté pour les navires en bois vise à moins de précision. C'est, sans aucune modification, le système généralement appliqué sur le continent. Jusqu'à l'âge d'un an il n'est fait aucune déduction. A partir de cet âge, on déduit un tiers sauf pour les chaînes-câbles pour lesquels la déduction est d'un sixième et pour les ancres sur lesquelles on n'en fait aucune, de même que pour les vivres et provisions qui n'ont pas servi. L'âge dont il s'agit est

toujours celui du bateau et ce n'est pas toujours très juste. D'ailleurs, on peut critiquer cette partie de notre Règle sur bien des points. Elle est loin de s'adapter également à la réalité des faits. Et on peut même considérer qu'elle est inférieure à la Règle admise par la coutume. Car la coutume laissait assez de liberté aux juges, pour corriger le forfait admis, lorsque les circonstances l'exigeaient. Il n'en est pas de même de notre Règle XIII.

171. — Dans son ensemble, cependant, la Règle XIII constitue un très grand progrès et peut être considérée comme une approximation assez exacte de la réalité des faits. Toutefois elle mérite une critique. Les déductions qu'elle fixe sont faites sur le coût des réparations. Or ce coût peut être très élevé au port de relâche. Le remplacement d'une pièce de navire peut coûter, en cet endroit, deux ou trois fois plus cher qu'au port d'attache du navire ou au port de destination. On fera sur le coût de ce remplacement une déduction d'un tiers parce qu'on considère que c'est à ce taux que monte le bénéfice probable que retire l'armateur de la différence du neuf au vieux. Le forfait est assez juste si on ne considère que la valeur intrinsèque de la pièce changée. Il peut ne plus l'être si l'on en considère le coût au port de relâche. Supposons, en effet, que la pièce placée coûte normalement une somme de 1.000 francs, et qu'elle en coûte 3.000 au port de refuge. Si de ces 3.000 francs on

déduit le tiers, soit 1.000 francs, il est évident que cette déduction n'a pas seulement pour effet d'enlever à l'armateur un bénéfice indû, mais qu'elle lui inflige aussi une perte sérieuse. L'armateur, en effet, supportera une dépense de 1.000 francs, égale à la valeur normale de la pièce neuve.

Il y a là, croyons-nous, une imperfection très grave dans notre Règle XIII, et qui peut devenir très onéreuse pour l'armateur suivant les circonstances. Mais peut-être appartient-il aux juges de la corriger. Le texte de la Règle ne dit nulle part, en effet (sauf dans le titre), que la déduction doive être faite du coût des réparations. On n'y parle jamais que des réparations mêmes. Rien n'empêcherait donc les juges d'établir cette déduction sur la valeur normale des réparations lorsqu'il y aura une trop grande différence entre leur coût au port de refuge et cette valeur normale. Peut-être n'est-ce pas ainsi que les auteurs de la Règle entendaient leur texte. Mais c'est qu'ils n'avaient pas songé à cette question cependant importante. C'est rester dans l'esprit de leur œuvre, que d'en interpréter le texte dans ce sens.

172. — Enfin la Règle XIII est muette sur la déduction à faire, pour la valeur des vieilles pièces remplacées par de nouvelles ou, du moins, il n'en est parlé qu'à propos du vieux métal de doublage dans la deuxième section. Bien entendu cette déduction doit être faite dans tous les cas. Mais faut-il la faire avant ou après

la déduction pour la différence du neuf au vieux ? Il est plus logique de la faire après et c'est le système généralement admis sauf, peut-être, en Amérique et en Italie. Les résultats des deux modes de calcul sont très différents.

Coût des réparations	3.000 francs.
Déduction d'un tiers pour la différence du neuf au vieux.	1.000
Reste.	2.000
Déduction du produit du vieux. . . métal	300 francs.
Reste à la charge de l'avarie commune	1.700

Dans ce cas, l'armateur supportera le tiers de la valeur des réparations soit 1000 francs. Il ne supportera plus qu'une dépense de 900 francs si l'on adopte le mode opposé :

Coût des réparations	3.000 francs.
Déduction du produit du vieux métal.	300
Reste	2.700
Déduction d'un tiers pour différence du neuf au vieux.	900
Reste à la charge de l'avarie commune.	1.800 francs.

Ce dernier mode de calcul est bien plus favora-

ble à l'armateur mais il n'est pas logique. La déduction du tiers correspond au bénéfice qui résulte, pour l'armateur, du fait de la réparation. Ce bénéfice est absolument indépendant du produit du vieux matériel On doit donc le calculer, seulement, sur la valeur de la réparation.

RÈGLE XV

Loss of Freight.

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Perte de fret.

La perte de fret résultant du dommage ou de la perte de la cargaison sera bonifiée en avarie commune, qu'ils soient occasionnés par un acte d'avarie commune, ou qu'ils aient été bonifiés en avarie commune.

173. — La Règle XV est une création de la Conférence d'York. A York et à Anvers elle fut admise sans discussion (1). Le principe qu'elle pose se retrouve dans toutes les législations et ne saurait être discuté. A la Conférence de Liverpool le texte de la Règle subit une modification de pure forme demandée par l'*Association of Average Adjusters* (2).

L'ancienne Règle XI portait : « Dans tous les cas

---

1. Cf. Wendt, p. 199 et p. 236.
2. V. le Report de cette Association, p. 30.

« où un sacrifice de cargaison est admis en avarie « commune, la perte de fret, s'il y en a, causée par « cette perte de cargaison, sera également admise en « avarie commune. » On fit remarquer que certains actes d'avarie commune, portant sur la cargaison, pouvaient n'entraîner aucune perte de cargaison et entraîner au contraire la perte du fret. Par exemple une partie du chargement a été inondée pour éteindre un incendie à bord. Pour éviter une plus grande détérioration, le capitaine vend ces marchandises au premier port de relâche. Il arrive qu'elles atteignent un prix supérieur dans ce port à celui qu'elles auraient atteint au port de destination. Il n'y a donc aucune perte à admettre en avarie commune. Néanmoins, il y aura une perte de fret pour l'armateur. L'ancienne Règle faisant dépendre l'admission de cette perte de fret de l'admission de la perte de cargaison correspondante, on pouvait craindre que cette perte de fret fût exclue de l'avarie commune, ou du moins que son admission fût discutée (1). La modification apportée au texte n'avait pas d'autre but que de chasser ce doute.

174. — Le principe posé par la Règle XV est admis dans toutes les législations. Chaque fois qu'une marchandise est sacrifiée dans l'intérêt commun, ce sacri-

1. Cf. *Report Liverpool*, p. 165.

fice entraîne une perte de fret soit pour l'armateur, soit pour le chargeur. Cette perte, sous une forme ou sous l'autre, est toujours bonifiée en avarie commune. Suivant les législations et suivant aussi les conventions intervenues entre les parties, le fret est ou n'est pas dû pour les marchandises sacrifiées. Lorsqu'il continue à être dû ou lorsqu'il a été payé d'avance et n'est pas remboursable, la perte est supportée par le chargeur (1). Dans les autres cas elle est supportée par l'armateur. Lorsque c'est sur le chargeur qu'elle tombe, elle lui est remboursée indirectement puisque le fret est compris dans la valeur de la marchandise. Lorsque c'est sur l'armateur, le fret est déduit de la valeur de la marchandise, et admis directement à contribution.

175. — La Règle XV est naturellement fondée sur l'hypothèse du fret non dû ou remboursable s'il a été payé d'avance. C'est l'hypothèse la plus fréquente en Angleterre et en Allemagne, et c'est dans celle-là seule que la perte du fret apparaît et peut être traitée comme une avarie commune indépendante, n'étant pas enveloppée, pour ainsi dire, dans la perte de la cargaison. C'est donc surtout à cette

---

1. C'est le cas de la France, art. 301 ; Belgique, art. 96 ; Pays-Bas, art. 481 ; Italie, art. 575. Au contraire en Angleterre (Cf. Lowndes, p. 86), en Amérique, dans les pays scandinaves et en Allemagne, art. 617 et 715, le fret n'est pas dû.

hypothèse que s'applique directement la Règle XV. Lorsque le fret continue à être dû malgré le sacrifice, ou a déjà été payé, il sera remboursé indirectement au chargeur en vertu de la Règle XVI. Mais il peut arriver que dans la même aventure, des marchandises sacrifiées soient placées sous des régimes différents, que, pour les unes la perte de fret retombe sur l'armateur, pour les autres sur le chargeur. Le règlement de l'avarie commune n'en sera pas pour cela plus difficile. La perte subie par l'armateur sera bonifiée en vertu de la Règle XV. La perte subie par le chargeur lui sera remboursée en vertu de la Règle XVI, le fret payé étant compris dans la valeur des marchandises. On pourrait aussi bien, d'ailleurs, conserver dans tous les cas, son individualité au fret et en faire un article distinct du règlement, même lorsqu'il a été payé d'avance ou continue à être dû. Cela serait même plus logique. Car que le fret soit perdu par l'armateur ou par le chargeur, c'est toujours une perte de même nature. Rien ne s'oppose, à notre avis, à ce qu'il soit ainsi fait sous l'empire des règles d'York et d'Anvers. Dans ce cas c'est la Règle XV qu'on devrait appliquer à toutes pertes de fret, qu'elles soient supportées par l'armateur ou par le chargeur.

176. — La perte de fret résultant d'un sacrifice de marchandise peut avoir été compensée par le gain d'un nouveau fret résultant du chargement de nou-

velles marchandises, en remplacement de celles qui ont été sacrifiées. Ce nouveau fret, bien entendu, doit être déduit de celui qui a été perdu. Et c'est ici qu'apparaît peut-être l'utilité de toujours conserver au fret son individualité. Lorsqu'il continue à être dû même pour les marchandises sacrifiées ou lorsqu'il a été déjà payé, il se peut que le capitaine, par un nouveau chargement, en gagne un nouveau. Ce nouveau fret appartient pour ainsi dire à l'aventure. Ne vaut-il pas mieux, pour la clarté des opérations du règlement, faire un article spécial de l'ancien et du nouveau fret? Au surplus, ce sont là questions de pratique qu'il appartient aux dispatcheurs de résoudre dans chaque cas spécial. Le résultat doit être toujours le même. Le procédé seul peut différer. Mais il y a avantage à ce qu'il soit commode et clair.

177. — D'après le texte de la Règle XV, il suffirait qu'une perte de fret fût la conséquence d'un acte d'avarie commune, pour donner droit à bonification. Il ne paraît pas nécessaire que cet acte, ce sacrifice ait été lui-même admis en avarie commune. Cela résulte de la modification introduite à Liverpool dans ce texte. Nous avons vu quelle était la raison de cette modification. Mais elle peut avoir des conséquences qui ne furent peut-être pas prévues par ceux qui la proposèrent, qu'ils n'auraient peut-être pas voulues.

Il suffit, disons-nous, que la perte de fret résulte

d'un acte d'avarie commune, d'un sacrifice fait dans l'intérêt de tous. Il n'est pas nécessaire que ce sacrifice ait été lui-même admis en avarie commune. Le cas peut se présenter en dehors de l'hypothèse visée à Liverpool, et que nous avons indiquée plus haut. Le capitaine peut avoir effectué un jet de marchandises chargées sur le pont. Cet acte peut parfaitement constituer un acte d'avarie commune, sans que la perte de la marchandise jetée soit elle-même admissible. Nous avons déjà vu que cela n'empêchera pas les dommages en résultant, soit pour les navires, soit pour le reste de la cargaison, d'être admis en avarie commune (1). Nous croyons que cela ne peut faire de doute. En est-il de même pour le fret attaché aux marchandises ainsi chargées sur le pont? Si on s'en tient au texte de la Règle XV, il devra en être de même. Ce n'est point cependant ce que voulaient les auteurs de la Règle. La perte de fret résultant du jet de la pontée ne saurait, d'autre part, être assimilée aux dommages résultant de ce même jet. Le sacrifice de la pontée a été exclu de l'avarie commune, un peu en raison de la défaveur qui s'attachait à ce mode de chargement dangereux pour toute l'aventure, mais aussi parce que ces marchandises sont plus particulièrement exposées. Elles sont

---

1. V. Règle II, n° 9.

toutes désignées pour faire l'objet des sacrifices nécessaires, mais surtout elles sont exposées à une quantité d'accidents qu'il ne sera pas toujours facile, le cas échéant, de distinguer d'un sacrifice volontaire. Il était à la fois juste et prudent de les exclure de l'avarie commune. Mais n'en est-il pas de même du fret qui porte sur elles. N'est-il pas, comme elles et dans la même mesure, plus particulièrement exposé? Les mêmes raisons nous commandent de l'exclure lui aussi de l'avarie commune lorsqu'il est sacrifié. La question n'a pas, à notre connaissance, été tranchée par la jurisprudence. Nous croyons qu'elle devrait l'être dans ce sens.

178. — Dans presque toutes les législations, le prix de passage des voyageurs est assimilé au fret. La perte de ces passages est donc partout assimilée à la perte du fret. En est-il de même dans nos Règles? La question n'y est pas posée. Il nous suffira de faire remarquer que la Règle XV ne parle que des pertes de fret résultant d'une perte de la cargaison. Elle ne saurait donc, en aucune façon, s'appliquer aux pertes de passage. Il n'en résulte pas, d'ailleurs, que ces pertes ne doivent pas être admises en avarie commune. Elles le seront ou non, en vertu de la Règle XVIII, suivant que les admettra ou non, la loi qui s'applique au règlement.

RÈGLE XVI

Amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market valour at the date of the arrival of the vessel or at the termination of the adventure.

Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.

La valeur à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées, sera la perte que le propriétaire de ces marchandises aura supportée, basée sur les valeurs du marché à l'arrivée du navire ou à la fin de l'aventure.

179. — La Règle XVI correspond à l'ancienne Règle XII qui était elle-même une création de la Conférence d'Anvers. Elle fut proposée à cette Conférence par les délégués allemands et admise sans contestations (1). La modification qu'elle a subie à la Conférence de Liverpool est une pure modification de forme (2). L'ancien texte paraissait ne s'appli-

1. Cf. Wendt, p. 240.
2. Cf. Liverpool, p. 166.

quer qu'à la perte complète de marchandises et non aux dommages qui ont pu être apportés à ces marchandises pour le salut commun. Le nouveau texte a pour but d'apporter une plus grande précision dans la Règle.

180. — « Chacun de ceux dont la propriété a été « sacrifiée ou qui ont fait une dépense dans l'intérêt « commun, doit être placé dans la même situation « pécuniaire que si le sacrifice avait porté sur une « autre chose... » La Règle XVI n'est qu'une application de ce principe qui est à la base de tout règlement d'avarie commune (1). Celui dont les marchandises ont été sacrifiées ou endommagées dans l'intérêt commun, doit récupérer une valeur égale à celle dont il est privé par le fait du sacrifice. Quelle peut être cette valeur, sinon celle qu'il eût reçue si le sacrifice ayant porté sur d'autres biens, ces marchandises fussent arrivées à destination? La stricte équité veut que la bonification qu'on lui accordera soit basée sur cette valeur. Mais ce n'est pas seulement quand on considère l'intérêt et le droit du propriétaire des marchandises, que ce mode de calcul paraît juste et logique. Il en est de même si l'on prend en considération soit la valeur même qui a été sacrifiée, soit l'intérêt et le droit de toute l'aventure. Quelle

---

1. Cf. 1re partie, n° 31.

est en effet la valeur qui a été sacrifiée ? Ce n'est point celle qu'avait les marchandises au moment de l'achat. Le fait qu'elles ont été embarquées leur confère une tout autre valeur, supérieure si les événements sont favorables, inférieure s'ils sont contraires. Dans aucun patrimoine, dans aucun inventaire elles ne sont comptées, pour leur prix d'achat, car leur valeur ne correspond plus à ce prix. Elles ont, dès ce moment, et elles ont encore au moment du sacrifice, une valeur aléatoire qui ne se fixe qu'au moment du déchargement définitif. C'est donc à ce moment qu'on doit l'apprécier si, considérant les marchandises en elles-mêmes, on veut apprécier le sacrifice dont elles ont fait l'objet.

Il en est de même si on les considère dans leur relation avec l'aventure. Leur prix d'achat est chose entièrement indifférente pour l'aventure. Il dépend uniquement de l'appréciation de celui qui les a achetées, appréciation purement subjective. L'aventure ne peut connaître que la valeur réelle et objective de ces marchandises, valeur qui a pu diminuer par suite d'avaries particulières, qui peut diminuer même au port de déchargement, par suite de la baisse de ces marchandises dans ce port. Elle serait exposée, si elle devait les rembourser sur le pied de leur prix d'achat, à rembourser une valeur supérieure à celle qui a été sacrifiée.

C'est donc la valeur des marchandises soit au port

de destination, soit au port de déchargement définitif qu'il faut admettre en avarie commune. La Règle XVI est d'ailleurs d'accord sur ce point avec toutes les législations ou coutumes du monde maritime. Le même principe est admis partout. Les détails d'application seuls diffèrent. (1)

181. — La bonification doit donc être basée sur la valeur qu'auraient eue les marchandises au port de destination ou au port de déchargement définitif et à la date de ce déchargement. C'est ainsi qu'il faut traduire les expressions « à la date de l'arrivée », et à « la fin de l'aventure » employées par la Règle XVI. Ces expressions visent en effet deux hypothèses différentes. L'aventure, malgré les accidents et le sacrifice, qui l'ont atteinte, peut arriver jusqu'au port de destination, ou bien, le navire étant devenu innavigable, elle peut s'arrêter au port de relâche... Dans le premier cas pas de difficultés, la valeur des marchandises sacrifiées sera calculée sur la valeur des marchandises de même espèce dans ce port. Dans le second cas, la calculera-t-on sur la valeur des marchandises de même espèce au port de relâche ? Cela doit dépendre des circonstances.

Si les circonstances sont telles que toutes les marchandises sont obligées de rester dans ce port, si

1. Cf. Lyon-Caen et Renault, VI, nos 936 ss. — Ulrich, I-148. — C. All. art. 711 et 712. Hollandais, 729-730. Codes maritimes, suédois, danois et norvégien, art. 200. — Lowndes, p. 291.

par suite du défaut de moyen de transport, toute la cargaison est vendue sur cette place, c'est la valeur en ce lieu des biens sacrifiés qu'il faut admettre à bonification. Le risque est, en effet, définitivement terminé. Il n'en sera pas de même si la cargaison peut être transportée jusqu'au port de destination. Il est évident que les biens sacrifiés eussent joui de la même faculté et qu'ils doivent être placés dans la même situation que si le sacrifice avait porté sur d'autres objets. Or il ne peut en être ainsi que si on prolonge pour ainsi dire le risque et l'aventure, malgré sa dissolution de fait, jusqu'au port de destination. Il faudrait donc admettre les biens sacrifiés pour la valeur qu'ils auraient eue au port de destination. C'est la solution communément admise, dans la plupart des législations en France, en Angleterre, en Amérique... Nous pensons que c'est bien celle qui était dans l'esprit des membres de la Conférence de Liverpool. Cependant elle ne ressort peut-être pas très nettement du texte et peut même paraître en contradiction avec lui. Il est certain que lorsque navire et cargaison sont séparés, l'aventure est terminée. Il n'y a plus d'intérêt commun, de lien qui unisse ses diverses parties. Il n'y a plus d'avarie commune. C'est un principe que nous avons déjà développé dans notre première partie (1). Mais il

1. Cf. 1re partie, n° 13.

convient de l'appliquer avec discernement. L'intérêt commun cesse au moment de la dissociation de l'aventure : cela veut dire qu'à partir de ce moment il ne peut plus y avoir d'acte d'avarie commune. Mais il s'agit ici d'un acte d'avarie commune déjà effectué, et qui doit produire ses effets quelle que soit la situation de l'aventure. Or un de ses effets les plus importants est de donner au propriétaire des objets sacrifiés le droit à une contribution. Peu importe pour la mesure de la contribution que l'aventure ait cessé ou non d'exister comme telle. Il ne faut donc pas voir dans cette expression *à la fin de l'aventure* la traduction de ce principe qui ne s'applique pour ainsi dire qu'à la naissance de l'avarie commune, tandis que la Règle XVI n'en vise que le Règlement. L'aventure, lorsqu'il s'agit du règlement, survit à la séparation du navire et de la cargaison. Elle se prolonge au delà de cette séparation jusqu'à l'arrivée au port de destination de ses divers éléments. C'est dans ce sens qu'il faut entendre, selon nous, l'expression employée par la Règle XVI. Certes, ce n'est qu'au moyen d'une fiction que nous pouvons y arriver. Mais cette fiction est nécessaire si nous voulons régler l'avarie commune selon les principes de l'équité. Peut-être, comme nous l'avons dit, le texte de la Règle XVI, n'impose-t-il pas cette solution. Il semble bien ne viser que le cas où le navire arrive finalement à bon port avec sa cargaison et celui où navire et cargai-

son restent définitivement dans un port de relâche, omettant celui où elle est transitée jusqu'au port de destination. Il importe de remédier à cette omission, en interprétant un texte imparfait en lui-même.

182. — La Règle XVI n'entre pas dans les détails d'application du principe qu'elle pose. Cela eût, d'ailleurs, été assez difficile. La pratique présente une telle diversité qu'on ne peut songer à l'enfermer dans des limites trop strictes. Nous ne ferons nous-même que présenter quelques observations générales.

Il arrive souvent que les différentes parties de la cargaison sont destinées à des ports différents. Les objets qui ont été sacrifiés avaient peut-être un port de destination différent de celui du reste de la cargaison. Il se peut aussi que parmi ces objets les uns eussent dû être déchargés dans un port, les autres dans un autre. La valeur de chacun devra-t-elle être calculée sur la valeur qu'il eût atteinte à son propre port de destination ? ou bien devra-t-on la baser sur le prix de marchandises semblables au dernier port où s'arrête le navire ?

La Règle XVI n'a point prévu cette question. Les auteurs paraissent n'avoir pensé qu'au cas où toute l'aventure a une seule et unique destination. Néanmoins, il est loisible aux juges et aux dispacheurs d'interpréter l'expression qu'elle emploie de « port d'arrivée du navire », comme s'appliquant à tous les ports où aborde le navire pour décharger une partie

de la cargaison. Quant à nous, c'est ainsi que nous l'interpréterions. C'est donc pour chacune des parties de la cargaison sacrifiée à son propre port de destination qu'il faut en estimer la valeur. C'est en effet la valeur que ces marchandises eussent atteinte à ce port qui a été sacrifiée, et c'est cette valeur que l'équité commande de replacer dans le patrimoine de leur propriétaire. Mais il nous faut bien avouer que cette solution n'est pas imposée par le texte de la Règle XVI qui se montre encore sur ce point équivoque et incomplet. Peut-être pensera-t-on avec nous que la modification introduite à la Conférence de Liverpool n'est pas très heureuse. L'ancien texte qui visait à moins de précision ne faisait point naître tous ces doutes. Aussi ne faut-il pas oublier que les auteurs de la modification de Liverpool ne prétendaient introduire dans la Règle qu'une pure modification de forme. Il suffit donc de se reporter à l'ancien texte lorsque le nouveau paraît douteux, et d'après l'ancienne Règle XVI « la valeur à bonifier pour les marchandises sacrifiées sera celle que les propriétaires auraient reçue, si ces marchandises n'avaient pas été sacrifiées ». Or la valeur que les propriétaires auraient reçue, c'est bien celle qu'eussent obtenue ces marchandises dans chacun des ports où chacune d'elles devait être débarquée.

183. — La façon dont on obtiendra cette valeur dépendra des circonstances. Si le navire porte d'au-

tres marchandises de même espèce pour le même port on la calculera sur le prix qu'obtiendront ces marchandises, sinon sur le prix des marchandises semblables sur cette place. On connaîtra ce prix soit au moyen des cours officiels, soit au moyen d'une enquête, de certificats émanant des corps compétents, etc... Mais il faudra, cela va de soi, faire de cette valeur certaines déductions correspondant aux frais qui n'auront pas été exposés pour les objets sacrifiés : frais de déchargement, droits de douane, et s'il y a lieu prix du transport. En ce qui concerne ces derniers, on les déduira ou non, selon que, d'après la loi nationale ou les conventions, le fret est ou n'est pas dû pour les marchandises sacrifiées. S'il continue à être dû ou si, ayant été payé, il n'est pas remboursable, il est incorporé définitivement à la valeur de la marchandise et ne doit pas en être déduit, à moins qu'on ne veuille en faire un article spécial du règlement, ce qui serait peut-être plus logique et plus clair (1).

De même il faudra encore déduire de la valeur des marchandises semblables au port de destination, une valeur correspondante à la freinte occasionnée soit par le voyage, soit par le déchargement. Il ne

---

1. Cf. Rège XVI, n° 3. — C'est d'ailleurs ce que l'on fait assez souvent en Allemagne, et ce que l'on devrait toujours faire d'après le Code allemand. Cf. Ulrich, I, 175.

faut pas, en effet, que le fait du sacrifice procure un bénéfice au propriétaire des objets sacrifiés. En vertu du même principe, si le reste de la cargaison a subi une dépréciation ou un dommage soit normalement, soit par le fait d'un événement auquel les marchandises sacrifiées n'auraient certainement pas échappé si elles eussent été à bord du navire, il faudra leur faire subir une diminution de valeur correspondante (1). Ce sont là, d'ailleurs, des problèmes qu'il appartient à la pratique de trancher. Elle doit seulement s'inspirer du principe contenu dans la Règle XVI et, par les moyens les plus précis, arriver à dégager la valeur exacte de la perte subie par le propriétaire des objets sacrifiés. Celui-ci ne doit pas recevoir moins. Mais il ne faut pas lui donner davantage (2).

---

1. Cf. Trib. comm. Dunkerque, 17 février 1903. A. XIX-208, — *id.*, 14 décembre 1897. A. XIII-634. — Rouen, 3 déc. 1894, A. X-598.

2. Bien entendu, le propriétaire des objets sacrifiés recevra une somme équivalente à leur valeur, déduction faite de la part contributive à l'avarie commune. Nous ne parlons pas de cette déduction à propos de la Règle XVI car elle est du domaine de la Règle XVII. Les marchandises sacrifiées seront, quant à leur devoir de contribution, traitées comme les autres marchandises Il y aura à la fin du règlement compensation partielle entre ce que leur doit l'avarie commune et ce qu'elles-mêmes doivent à celles-ci. Cf. Règle suivante.

REGLE XVII

Contributory values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowners freight and passage-money at risk, of such port charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice, and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the

Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des intérêts à la fin de l'expédition, en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus, si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice, sauf ceux admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs depuis l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune à l'exception de ceux

general average act except such charges as are allowed in general average.

Passengers luggage and personal effects, not shipped under bill of lading, shall not contribute to general average.

qui auront été admis en avarie commune.

Les bagages et effets personnels des passagers embarqués sans connaissement ne contribueront pas aux avaries communes.

184. — La Règle XVII actuelle correspond à la Règle X du texte d'York et du texte d'Anvers. Son objet était traité par les résolutions IX et X de Glasgow. Ces deux résolutions reproduisaient la coutume anglaise quant à la façon de répartir les sacrifices ou dépenses admis en avarie commune. La première visait le cas où le montant des dépenses est inférieur à la valeur des objets sauvés. La contribution dans ce cas était établie en proportion de la valeur de chacun d'eux à la fin de l'aventure. La seconde visait l'hypothèse où le montant de ces dépenses est supérieur à la valeur des objets sauvés. Dans ce cas le produit de ces objets était tout d'abord appliqué à celui qui avait fait la dépense. L'excédent lui était remboursé au moyen d'une contribution imposée aux propriétaires des diverses parties de l'aventure, en proportion des valeurs respectives qu'auraient eues leurs propriétés en cas de bonne arrivée. Cette résolution, bien entendu, ne s'appliquait qu'aux dépenses engagées par l'un ou

l'autre des intéressés, dans l'intérêt commun et non aux sacrifices effectués. Ces dépenses en effet sont en dehors de l'aventure et celui qui les a engagées, perd, dans l'hypothèse, comme tous ses coïntéressés, l'intérêt qu'il avait dans l'aventure, et en outre le montant de ces dépenses. Lorsqu'il s'agit, au contraire, du sacrifice d'une partie de l'aventure, le propriétaire de cet objet, lorsqu'il n'est pas remboursé complètement, ne perd pas plus que ses cointéressés. Il en est de même, si l'aventure se perdant par la suite il n'est pas remboursé du tout.

Les deux résolutions furent réunies dans le projet qui fut proposé à la Conférence d'York en une seule Règle, en des termes un peu différents. La seconde partie de la Règle, celle qui correspondait à la résolution X, donna lieu à de vives discussions. Elle traduisait en effet l'état du droit anglais sur la question, mais elle était en opposition absolue avec le système continental qui limite la responsabilité des coïntéressés à l'aventure au montant de leurs intérêts respectifs. La discussion fut très animée et présenta une assez grande ampleur théorique (1).

Mais aucun des deux partis ne pouvait céder. La question dépassait le domaine de l'avarie commune. Les différences entre les deux systèmes de contribu-

---

1. Cf. Wendt, p. 191.

tion tiennent à des différences fondamentales entre les théories anglaises et continentales du contrat d'affrètement. Cette partie de la Règle fut donc retirée. La première partie de la Règle au contraire fut admise. Elle posait le principe qui fait encore le fond de notre Règle XVII, avec cette seule différence que pour les déductions à faire du fret, on avait fixé une déduction forfaitaire des deux cinquièmes du fret brut.

La Conférence d'Anvers (1), sans grands débats, admit le même texte avec cette différence que la déduction forfaitaire des deux cinquièmes sur le fret brut fut remplacée par la déduction des frais qui n'auraient pas été encourus si le sacrifice n'avait sauvé l'aventure. C'est encore le même texte qui fut admis par la Conférence de Liverpool avec seulement quelques précisions en ce qui concerne les déductions à faire (2).

Mais les discussions auxquelles la Règle donna lieu furent très longues et très animées. Le texte proposé par l'*Association of Average Adjusters* faisait revivre sous une autre forme, l'ancienne Résolution X de

---

1. Cf. Wendt, p. 235.

2. La Règle actuelle précise qu'on ne doit pas déduire de la valeur de fret et des propriétés les frais et dépenses postérieurs qui auront été admis en avarie commune. C'était sous-entendu dans l'ancienne Règle. Cf. ci-dessous.

Glasgow. Sa dernière phrase disait : « En cas de perte « totale postérieure à l'acte d'avarie commune, la « contribution aux dépenses avaries communes sera « établie d'après la valeur des biens existant au « moment où la dépense a été faite. » La discussion porta tout de suite sur cette proposition qui dut finalement être retirée. D'autres questions furent ensuite discutées que nous retrouverons dans la suite de notre étude.

185. — L'avarie commune, avons-nous dit (1), prend sa base non point dans l'enrichissement procuré à chacun des intéressés, mais « dans l'union des « intérêts qui constituent une aventure et dans le « sacrifice effectué pour le bien de tous. » C'est ce sacrifice, dépense extraordinaire ou sacrifice matériel, qui donne naissance au droit à contribution. Mais de même qu'il est justifié par l'union des intérêts qui constituent l'aventure, de même la contribution à laquelle il donne lieu est limitée au montant de ces intérêts réunis. Les diverses parties de l'aventure doivent être, au point de vue de la contribution, considérées comme des choses indépendantes, en dehors de toutes relations avec leurs propriétaires. Ceux-ci n'ont pas entendu engager, dans le voyage, autre chose que ces intérêts et on ne saurait, après coup,

---

1. Cf. n° 32.

étendre l'aventure au delà de ses parties constitutives.

Ainsi la bonification qui peut être due pour un sacrifice ou une dépense ne saurait dépasser le montant de la valeur de toute l'aventure à la fin du voyage ; la contribution à laquelle elle donnera lieu ne peut dépasser, pour chacun des intérêts qui constituent l'aventure, la valeur même de chacun d'eux au même moment. Tel est le principe sur lequel est fondée la Règle XVII, tel est, du moins, celui que traduit son texte pris en lui-même. Nous aurons à examiner plus tard s'il ne contient pas de sous-entendus (1).

Cependant, si le sacrifice fait se justifie par l'union des intérêts au moment où il a été effectué, ce sont, évidemment, les intérêts seuls existant à ce moment qui constituent le gage de la créance qui naît de ce sacrifice. Il est certain que si l'aventure est grossie par la suite, par l'adhésion de nouveaux intérêts, nouvelles marchandises chargées dans un port de relâche par exemple, ceux-ci n'auront pas à contribuer à un sacrifice qui n'était pas effectué pour eux et dont ils ne pouvaient profiter. Il en est de même lorsque les parties constitutives de l'aventure au moment de l'aventure, reçoivent postérieurement

---

1. Cf. plus bas, n° 187.

une augmentation de valeur. Cette valeur nouvelle n'a pas à contribuer car elle ne faisait pas partie de l'aventure au moment du danger, elle n'était pas exposée à ce danger et le sacrifice n'a pas été fait pour elle. Il faut donc déduire cette augmentation de la valeur totale des intérêts à la fin de l'aventure. C'est un principe reconnu dans toutes les législations, mais on peut dire que, seule, notre Règle XVII en fait une exacte application. Le système de déduction qu'elle établit est, en effet, le seul qui permette de dégager exactement les valeurs qui étaient intéressées au sacrifice et qui, par conséquent, doivent contribuer.

La base de la contribution est ainsi nettement établie et, conformément à la logique et à l'équité. Elle est constituée par les seuls intérêts en vue desquels le sacrifice a été fait, déduction faite des augmentations de valeur postérieures ; elle est bornée à la valeur que présentent encore ces intérêts à la fin de l'aventure et ne saurait la dépasser. « L'arma-« teur et les chargeurs doivent contribuer au sacri-« fice dans la mesure de leur intérêt dans l'aventure « au moment du sacrifice jusqu'à concurrence de la « valeur qui subsiste à l'arrivée (1). » C'est ainsi que nous avons déjà formulé le double principe sur lequel

---

1. Cf. N° 31.

se fonde la Règle XVII. Nous allons voir de quelle façon notre Règle a assuré l'application de ce principe.

186. — « L'armateur et les chargeurs doivent con-
« tribuer au sacrifice dans la mesure de leur intérêt
« dans l'aventure au moment du sacrifice... » Telle est la première partie de notre formule. Nous ferons, pour le moment, abstraction de la réserve que contient sa seconde partie. Pour les chargeurs, leur intérêt, dans l'aventure, c'est la valeur même de leur cargaison au moment où le sacrifice a été effectué. C'est donc, en principe, sur cette valeur qu'ils doivent contribuer. Ce point est admis dans toutes les législations.

Cette unanimité peut, d'ailleurs paraître assez étonnante. Logiquement, les législations qui font de l'obtention d'un résultat la condition de l'avarie commune devraient mesurer la contribution sur l'utilité qu'aurait eue le sacrifice pour chacun. Nous avons déjà vu que les règles d'York et d'Anvers n'exigeaient pas cette condition. Pour elle, le sacrifice se justifie par la solidarité de fait de toute l'aventure devant les événements de la mer. C'est donc cette solidarité qui forme la base de la contribution. Celle-ci doit être répartie entre les divers intérêts au prorata de leur montant. Dans un cas cependant, et pour les raisons particulières que nous avons données, l'obtention du résultat est exigée comme

condition de l'avarie commune, dans l'hypothèse prévue par la Règle X[d] (1). Aussi, dans ce cas, la contribution est-elle basée sur l'utilité retirée par chacun du sacrifice. La logique le voulait ainsi. Dans tous les autres cas la contribution est basée sur la valeur des intérêts au moment du sacrifice (réserve toujours faite de l'influence sur cette valeur des événements postérieurs).

La Règle XVII traite de la même façon les chargeurs et l'armateur. De même que la cargaison, le navire et le frêt devront contribuer sur la valeur qu'ils avaient au moment du sacrifice. Il n'en est pas de même en France et dans quelques législations latines (2). Le navire et le fret n'y contribuent que pour la moitié de leur valeur au port de destination. Cette solution, qui ne s'explique par aucune bonne raison, constitue une faveur injustifiée pour les armateurs. Elle est, d'ailleurs, très critiquée en France (3). Dans toutes les autres législations, le navire et le fret contribuent à l'avarie commune pour leur valeur réelle. Le fret, cependant, dans un grand nombre d'entre elles, ne contribue pas pour

---

1. Cf. Règle X, n° 149

2. France. C. comm., art. 417 ; Italie, art. 647; Roumanie, art. 659; Portugal, art. 636.

3. Cf. Desjardins, IV, p. 458;— De Valroger, V, p. 210;— De Courcy, I, p. 229 ; — Lyon-Caen et Renault, VI, p. 87 s. — Le nouveau projet de 1865 (art. 413 et 414) repoussait cette solution.

son entier montant, mais seulement pour une fraction. Mais il ne faut voir là qu'un forfait correspondant à la déduction qu'on doit faire de la partie du fret qui n'était pas intéressée au sacrifice. Le principe n'en est pas atteint.

187. — Donc, aussi bien navire et fret que cargaison, tous les intérêts engagés dans l'aventure au moment du sacrifice doivent contribuer en proportion de leur valeur à ce moment. Cependant la valeur des uns et des autres n'est encore qu'aléatoire et est soumise à une quantité d'événements qui peuvent la diminuer. Et il ne faut pas oublier, d'autre part, que les diverses parties de l'aventure doivent être considérées comme des choses indépendantes, en dehors de toute relation avec leurs propriétaires. Ce sont ces choses seules, que l'armateur et les chargeurs ont entendu engager dans le voyage, et qui constituent l'aventure. On ne saurait, après coup, attirer, dans cette aventure, d'autres valeurs qui n'en ont jamais fait partie et en vue desquelles le sacrifice n'a pas été fait. On ne saurait donc imposer l'armateur et les chargeurs au delà de l'intérêt qu'ils avaient dans le voyage. C'est ce qu'expriment les auteurs allemands, interprétant l'article 716 du Code de commerce allemand, lorsqu'ils disent que l'obligation de contribuer est « *dinglich* » *réelle*. Cette obligation, en effet, adhère aux choses mêmes et ne saurait en dépasser la valeur.

Pour qu'il en soit ainsi, il faut, évidemment, calculer la valeur des intérêts appelés à contribution, non pas au moment même où s'effectue le sacrifice, mais seulement à la fin du voyage. Entre ces deux époques, en effet, tels événements peuvent survenir qui diminuent la valeur soit de certaines parties de l'aventure, soit même de toutes. Il en résulterait qu'on devrait mettre à la charge de leurs propriétaires une partie de la contribution et faire rentrer dans la masse passive du règlement des biens pris sur leur fortune de terre, et qui n'ont pas été engagés dans le voyage, en vue desquels le sacrifice n'a pas été fait.

C'est donc à la fin du voyage que la Règle XVII fixe le moment où l'on doit calculer la valeur des objets appelés à contribuer. C'est, du moins, la solution que son texte indique très nettement et celle que nous devons admettre *a priori*. Nous verrons, plus loin, s'il ne convient pas de faire des réserves pour les cas où il s'agit de dépenses engagées par l'une des parties et si notre Règle ne contient pas, quant à ces dépenses, une exception sous-entendue pour les pays de droit anglais (1).

188. — Mais que faut-il entendre par la fin du voyage, ou plutôt par la terminaison de l'aventure ?

---

1. Cf. plus bas, n° 197.

car c'est cette dernière expression qu'emploie notre texte. Nous avons déjà eu à expliquer cette expression à propos de la Règle XVI. Nous ne ferons que rappeler ici, nos explications.

Tout d'abord il se peut — et c'est un cas très fréquent — que toutes les parties de l'aventure n'aient pas la même destination. La valeur de chacune d'elles doit être appréciée à son propre port de destination ou plutôt au lieu où elle est définitivement déchargée. C'est la solution que nous avons donnée pour l'appréciation des valeurs à bonifier. La même solution s'impose et pour les mêmes raisons quand il s'agit de l'appréciation des valeurs contribuables (1).

Il se peut encore que navire et cargaison soient séparés définitivement dans un port de relâche. En fait l'aventure se termine dans ce port. Mais nous avons vu qu'en ce qui concerne le règlement, elle peut être fictivement prolongée, jusqu'au port de destination (2). Il devra en être ainsi lorsque, par d'autres moyens, les différentes parties de l'aventure seront conduites jusqu'à destination. Par contre si toutes restent, définitivement, au lieu de refuge ou seulement certaines d'entre elles, par suite de l'impossibilité qu'il y a à les transporter ou des frais

---

1. Cf. Règle XVI, n° 182.
2. Cf. Règle XVI, n° 181.

trop lourds qui résulteraient de ce transport, c'est leur valeur en ce lieu qui sera appelée à contribuer. Car c'est la seule valeur qu'elles aient pour leur propriétaire.

189. — Comment on doit calculer cette valeur, soit au port de destination, soit au port de refuge, c'est à la pratique à le décider selon les circonstances. Si les marchandises font aussitôt l'objet d'une vente cela sera facile. S'il n'en est pas ainsi, les difficultés pourront être plus grandes, surtout s'il s'agit de marchandises détériorées. On devra, comme pour l'estimation des marchandises qui ont été sacrifiées, recourir à des expertises, certificats, etc... Ainsi on arrivera à trouver la valeur brute pour ainsi dire, des intérêts qui doivent contribuer. C'est de cette valeur brute que l'on partira ensuite, ainsi que nous le verrons plus loin pour faire les déductions correspondant aux augmentations de valeur postérieures à l'accident, augmentations qui n'ont pas à contribuer.

190. — Nous avons vu, jusqu'à présent, la contribution porter sur des parties de l'aventure existant encore à la fin du voyage. La contribution, aux termes de la Règle XVII, doit encore porter sur « le « montant bonifié en avarie commune pour les objets « sacrifiés ». Rien n'est plus logique.

Si nous prenons, par exemple, le cas où des objets ont été jetés pour le salut commun, il est évident que le propriétaire de ces objets à qui on rembourserait

leur entière valeur serait dans une meilleure situation que ses coïntéressés, puisqu'il ne supporterait pas la perte résultant du fait même de la contribution. Or le but du règlement est de le placer dans la même situation que si le sacrifice avait porté sur d'autres biens que les siens. Il est clair que s'il en avait été ainsi, il ne recevrait pas à la fin de l'aventure des valeurs égales à celles qu'il avait exposées. Le fait que ces marchandises auront été sacrifiées ne doit pas le soustraire à la perte qu'il aurait subie si le sacrifice avait porté sur d'autres. Nous avons pris comme exemple, le cas où un objet a été entièrement sacrifié. C'est, en effet, le plus clair. Mais la même solution devrait être appliquée dans le cas où un objet aurait été seulement détérioré et recevrait une bonification pour cette détérioration. Dans les deux cas on doit faire figurer le montant de la bonification à la fois dans la masse créancière et dans la masse passive. Et ce n'est pas seulement là un procédé de claire comptabilité. En dehors des considérations précédentes, n'est-il pas vrai de dire que la bonification a profité du sacrifice et qu'à ce titre elle doit contribuer? Le droit du propriétaire des objets jetés adhère aux diverses parties de l'aventure et les suivra dans leur sort. Avec elles, il s'abîmera dans les flots ou avec elles il sera sauvé. Il est exposé comme elles et comme elles doit figurer dans la masse contribuable.

191. — Mais cela n'est vrai que des sacrifices pro-

prement dits et non pas des dépenses qui ont pu être faites dans l'intérêt commun. Qu'il s'agisse d'une location d'allèges, d'une indemnité aux sauveteurs, d'une location de remorqueur ou de toute autre dépense, celui qui les a engagées et reçoit, de ce chef, une bonification, n'a pas à contribuer sur le montant de cette bonification. Celle-ci n'a pour effet que de le désintéresser et ne lui procure aucun avantage particulier. Cette dépense, d'ailleurs, ne faisait pas partie de l'aventure. Elle n'était pas exposée aux mêmes risques et ne pouvait si elle n'avait pas été faite, être atteinte par le danger commun ou participer à l'intérêt commun. Elle ne saurait donc être tenue de contribuer (1). Enfin, lui imposer une contribution, ce serait imposer celui qui l'a faite au delà de l'intérêt qu'il avait dans l'aventure et lui faire payer une part proportionnellement plus forte que celle de ses coïntéressés. Supposons, par exemple, une aventure d'une valeur totale de 400.000 francs, à savoir 100.000 francs pour le navire et le fret, et 300.000 francs pour la cargaison. Si l'armateur loue un remorqueur pour une somme de 100.000 francs

---

1. Il en serait peut-être autrement si, une dépense ayant été faite dans l'intérêt commun, l'aventure faisait l'objet d'une nouvelle avarie commune. Cette dépense aurait à contribuer à la seconde avarie commune. Car le droit à bonification pour cette dépense a bien été sauvé par le nouveau sacrifice.

et avance cette somme et si on la répartit, sans la faire contribuer elle-même, entre les parties qui qui constituent réellement l'aventure, la contribution sera de 25 0/0, égale pour tous. Si, au contraire, on fait contribuer cette somme, la masse passive qui dépassera le montant primitif de l'aventure sera portée à 500.000 francs et la contribution réduite à 20 0/0. Mais elle ne sera réduite à ce taux que pour les chargeurs. Pour l'armateur au contraire elle sera portée au taux de 40 0/0 de son intérêt primitif puisqu'il aura à supporter une contribution de 40.000 fr. alors que son navire n'en vaut que 100.000.

Il serait donc tout à fait illogique et injuste de faire contribuer celui qui a engagé une dépense dans l'intérêt commun sur le montant de la bonification à laquelle donne droit cette dépense (1). Le texte de la Règle XVII est, d'ailleurs, très clair sur ce point. Il n'appelle à contribution que « le montant bonifié en « avarie commune pour les objets sacrifiés ». Il ne s'applique, évidemment, qu'aux sacrifices matériels et non aux dépenses. Cette solution est, d'ailleurs, ad-

---

1. Cela devient encore plus clair si on suppose, — ce qui est très fréquent, — que la dépense a été faite par un tiers non engagé dans l'aventure, que le remorqueur, par exemple, ne s'est pas fait payer d'avance. On n'aurait, évidemment, pas la prétention de le faire contribuer. L'armateur qui a fait la dépense doit être considéré et traité comme un tiers quant à cette dépense.

mise partout et la Règle XVII ne fait que consacrer sur ce point la pratique universelle (1).

192. — Nous ne nous sommes occupé jusqu'à présent que de ce que nous pourrions appeler la valeur brute des objets sur lesquels portent la contribution. On doit tout d'abord rechercher cette valeur brute, celle que présentent ces objets au port d'arrivée. Mais ce ne sera pas toujours sur elle que devra porter la contribution. Il ne faut pas oublier que l'avarie commune est fondée sur l'union des divers intérêts qui composent l'aventure et sur ce fait que le sacrifice a été effectué en vue de ces intérêts.

Tout ce qui n'entre dans l'aventure qu'après le sacrifice ne peut avoir à y contribuer. Or les objets qui, primitivement, constituaient l'aventure, peuvent avoir reçu, par suite de dépenses postérieures, une augmentation de valeur. Cette nouvelle valeur ne doit pas contribuer, car, n'existant pas alors, elle n'avait aucun intérêt au sacrifice et n'en a bénéficié en rien. Il faut donc la déduire de la valeur brute que présentent les objets contribuables au point d'arrivée, avant de fixer la contribution. C'est ce que décide la Règle XVII et elle ne fait encore, sur ce point, que consacrer une solution admise par la pratique universelle.

---

1. Lyon-Caen et Renault, VI, n° 963 ; Ulrich, I, p. 165.

Cependant il convient de distinguer entre les diverses augmentations de valeur dont les effets contribuables ont été l'objet. Les unes sont indépendantes de l'avarie commune, elles ne doivent pas contribuer. Mais il en est qui, au contraire, sont intimement liées à l'avarie commune. Ce sont les augmentations de valeur dont la charge pèse sur la masse contribuable elle-même, celles qui ont reçu une bonification. Celles-là doivent contribuer. La Règle XVII les exclut, avec juste raison, des déductions à faire. Ces valeurs, en effet, ne sont point sorties de la fortune du propriétaire de ces objets. Et la bonification à laquelle elles donnent droit ne doit sa naissance qu'à l'aide d'avarie commune. Il est donc juste qu'elles contribuent. Pour la plupart d'entre elles, d'ailleurs, la Règle XVII ne fait que répéter, ici, une de ses dispositions précédentes. S'il faut ajouter aux valeurs réelles des intérêts à la fin de l'expédition, le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés, il ne faut pas déduire de la valeur de ces objets les frais de réparation, par exemple, qui ont eu pour but et pour effet de réparer les suites du sacrifice.

193. —Ce sont donc seulement les augmentations de valeur postérieures à l'avarie commune et qui n'ont pas été bonifiées qu'il faut déduire de la valeur brute des effets contribuables. Le plus souvent ces augmentations consistent en réparations effectuées au

navire dans le port de relâche. Le navire a été victime d'un accident. On se décide à entrer dans un port de refuge. Les frais faits dans ce port sont avaries communes. Mais le navire, au moment où ce sacrifice a été effectué, avait une valeur diminuée par suite de l'accident, et c'est seulement sur cette valeur qu'il doit contribuer. Il faudra donc déduire de celle qu'il aura au port d'arrivée la valeur des réparations qu'il a subies. Mais est-ce la valeur de ces réparations ou bien leur coût qu'il faut déduire sous l'empire de la Règle XVII? Logiquement, la déduction devrait porter sur leur valeur, telle qu'elle se retrouve au port d'arrivée. Il se peut, en effet, que le coût de ces réparations ait été deux fois plus élevé, par exemple, au port de relâche qu'au port d'arrivée. Or de même que les réparations, l'excédent de leur coût est une avarie particulière qui ne concerne en rien l'avarie commune. Faire porter la déduction sur le prix des réparations, c'est admettre, indirectement, en avarie commune, cet excédent de coût. Le navire, par exemple, après l'accident, ne vaut plus que 100.000 francs. Les réparations dont il fait l'objet au port de relâche coûtent 100.000 francs mais n'augmentent, en réalité, la valeur du navire que de 50.000 francs. Il vaudra donc au port d'arrivée 150.000. Si l'on en déduit les 50.000 francs correspondant à la valeur réelle des réparations, le navire aura à contribuer pour une somme de 100.000 francs, c'est-à-dire pour la valeur

même qu'il avait après l'accident. Si c'est le coût entier des réparations que l'on déduit, soit 100.000 fr., le navire ne contribuera plus que pour 50.000 francs. Sa contribution sera donc inférieure de moitié à celle qu'il aurait supportée si les réparations n'avaient pas été effectuées. N'est-ce pas mettre à la charge de l'avarie commune l'excédent du coût, jusqu'à concurrence, tout au moins, de la diminution de contribution qu'on procure ainsi à l'armateur ?

D'autre part, il se peut que les objets réparés aient été victimes d'un nouvel accident qui fasse disparaître ou diminuer la valeur des réparations effectuées. Cet accident constitue une avarie particulière pour le propriétaire des valeurs atteintes. Lui seul doit en supporter les conséquences. Le navire valait 100.000 fr. au moment de l'entrée au port de relâche. Il a été l'objet de réparations pour une valeur réelle de 50.000 francs. Mais un accident postérieur réduit cette valeur à 20.000 francs. Le navire vaut donc au port d'arrivée non pas 150.000 francs mais seulement 120.000 si l'on en déduit la valeur passée des réparations, soit 50.000 francs, il ne contribuera plus que sur 70.000 francs. En supposant qu'il n'y eût pas eu d'accident postérieur à l'avarie commune et que les réparations eussent conservé leur valeur, le navire eût valu 150.000 francs au port d'arrivée. Déduction faite des 50.000 francs de réparations, il aurait à contribuer pour une somme de 100.000 francs correspondant

à la valeur qu'il avait au moment de l'avarie commune. Pourquoi cet accident, avarie particulière, aurait-il pour effet de diminuer sa contribution à une avarie commune antérieure? C'est donc logiquement une somme de 20.000 francs correspondante à la valeur encore existante des réparations, qu'il faudrait déduire de la valeur totale du navire au port d'arrivée, dans l'hypothèse que nous avons prise comme exemple.

Ainsi, dans tous les cas, les augmentations de valeur apportées aux objets contribuables postérieurement à l'avarie commune ne devraient être déduites de la valeur de ces objets au port de déchargement que dans la mesure où elles existent encore à l'arrivée. C'est, d'ailleurs, la solution adoptée par l'article 717 du Code de commerce allemand (1). Ce n'est point cependant celle de la Règle XVII, qui paraît avoir suivi sur ce point la pratique anglaise (2). Cela ressort très nettement du texte même de la Règle qui vise les dépenses relatives aux objets contribuables et non pas la valeur qui reste de ces dépenses. Le compte rendu de la Conférence montre, d'ailleurs, que le texte traduit bien la pensée de ses auteurs. La Conférence repoussa un amendement de M. Ahlers qui

---

1. Cf. Ulrich, I-166.
2. Cf. Lowndes, p. 306.

consacrait la solution du Code allemand : « De la « valeur des biens contribuables on devra déduire « la valeur encore existante des réparations effectuées « au port intermédiaire (1). »

194. — La valeur brute de la cargaison, telle qu'on l'obtient au port de déchargement, contient normalement un élément correspondant à des frais postérieurs à l'acte d'avarie commune : les frais de déchargement, les droits de douane, d'autres frais encore suivant les circonstances, courtage, entrepôt, etc..., et enfin le fret même, qui doit être payé au navire. Toutes ces dépenses doivent être déduites de la valeur brute de la cargaison. Pour le fret, cependant, peut-être faut-il distinguer suivant qu'il est payable à tout événement ou qu'il est n'est dû qu'à la condition de l'arrivée des marchandises. Il faut très certainement le déduire dans le dernier cas. En effet, il n'était pas en risque pour le chargeur. Il n'était pas encore incorporé à la valeur des marchandises. Il ne l'a été qu'après. Il faut donc le déduire de cette valeur. D'ailleurs, il n'échappera pas pour cela à la contribution puisqu'il figurera dans la masse passive comme ayant été sauvé pour l'armateur. Il n'en est pas de même lorsque le fret a été payé d'avance, ou lorsqu'il est payable à tout événe-

---

1 Cf. *Report Liverpool*, p. 154.

ment. Dans ce cas il était en risque pour le chargeur et on peut le considérer comme incorporé aux marchandises. Cependant, peut-être vaut-il mieux, pour la clarté du règlement, le considérer comme indépendant et en faire un article séparé. Dans ce cas, il faudrait évidemment le déduire de la valeur brute de la cargaison Le résultat n'en serait d'ailleurs pas modifié, puisque le fret ferait l'objet d'une contribution particulière qui serait due par le chargeur.

Outre ces déductions qui doivent être faites normalement, on peut encore avoir à déduire de la valeur de tout ou partie du chargement, les frais qui seraient venus l'augmenter postérieurement. Cela ne présente pas de difficultés. Mais parmi ces frais, nous avons vu qu'il fallait distinguer ceux qui restaient particuliers et ceux qui donnaient droit à bonification. Ces derniers, au terme de la Règle XVII, ne doivent pas être déduits : « De la valeur des propriétés doivent être également déduits tous les frais y relatifs... *sauf ceux qui auront été admis en avarie commune.* » Mais il faut s'entendre sur la portée de cette dernière expression. On peut considérer, par exemple, que les frais de magasinage au port de relâche sont relatifs à la cargaison. Il ne faut point cependant faire contribuer le propriétaire de la cargaison sur le montant de ces frais. Nous ne voulons pas dire, bien entendu, qu'on doive déduire ce montant de la valeur de la cargaison au port d'arrivée.

Il n'y a pas été incorporé. Mais il ne faudrait pas l'y incorporer au moment du règlement et faire contribuer, par une fausse interprétation de la Règle, la cargaison sur sa valeur augmentée de ces frais de magasinage.

195. — Les déductions à faire sur la valeur du navire portent le plus souvent sur les réparations faites dans le port de relâche. Nous avons déjà vu qu'il fallait les déduire non pas dans la mesure de leur valeur encore existante, mais dans la mesure de leur coût. C'est pour ces réparations que la question présente le plus d'importance. Quels qu'en soient les défauts, il faut leur appliquer la solution très nettement indiquée par la Règle XVII.

La déduction ne doit pas porter sur les réparations admises en avarie commune. L'armateur devra donc contribuer pour ces réparations. Mais contribuera-t-il sur leur coût au port de relâche ou sur leur valeur réelle au port d'arrivée ? La logique voudrait que la contribution soit basée sur leur valeur réelle. Car l'excédent du coût ne devrait, en aucune proportion, être supporté par l'armateur. Il fait partie, comme les réparations elles-mêmes, de l'avarie commune. Cependant nous n'oserions dire que telle soit la solution de la Règle XVII. Elle est muette sur ce point. Mais il semble bien que les réparations doivent être traitées de la même façon, qu'elles soient avaries communes ou avaries particulières. Si l'on doit déduire

les réparations avaries particulières pour leur coût et non pour leur valeur réelle, on doit logiquement faire contribuer les réparations avaries communes pour leur coût également.

196. — Du fret et du prix de passage doivent être également déduits les frais postérieurs à l'accident, c'est-à-dire les frais de port et les gages de l'équipage encourus postérieurement à l'acte d'avarie commune. De même que pour le navire et la cargaison, cette déduction ne porte pas sur ceux de ces frais qui ont été admis en avarie commune. Cette réserve est formulée par notre Règle. Mais on n'en conçoit pas bien la portée. On doit déduire « du fret « et du prix de passage en risque pour l'armateur « les frais de port et les gages de l'équipage qui n'au- « raient pas été encourus, si le navire et la cargaison « s'étaient totalement perdus au moment de l'acte « d'avarie commune ou du sacrifice, sauf ceux admis « en avarie commune. » Les frais et gages qui n'auraient pas été encourus si l'aventure avait péri, il est facile de se les imaginer. On les retrouvera et les déduira sans peine. Mais parmi ces frais quels sont ceux qui auront pu être admis en avarie commune ? Il semble que cette expression ne puisse s'appliquer qu'aux frais d'entretien et gages de l'équipage au port de relâche. Cependant ces frais ne font point partie du fret et il ne peut être question, nous semble-t-il, ni de les en déduire, ni de les y maintenir.

Ce sont des dépenses indépendantes qui doivent être remboursées à celui qui les a faites, sans contribution. Elles ne s'incorporent pas plus au fret que ne s'incorporent à la cargaison les frais de magasinage (1) au port de relâche. Il en est ainsi du moins dans la plupart des cas. Il serait contraire à l'équité de faire contribuer l'armateur pour des dépenses qui ne lui apportent aucun profit particulier. Ces frais, en effet, ne font point partie intégrante de son fret et n'auraient pas été encourus si l'aventure n'était pas entrée dans un port de relâche. Les dépenses ordinaires du voyage n'en ont été diminuées en rien. Et, à ce point de vue, on peut considérer la relâche comme une parenthèse ouverte dans le voyage qui suspendrait pour un moment les frais incombant à l'armateur, ces frais recommençant à courir, toujours les mêmes, à la sortie du port de relâche. Il n'en serait autrement que dans le cas où la vitessse du navire étant très réduite par un accident de machine, le capitaine se décide, dans l'intérêt de tous, à réparer au port le plus voisin. Le voyage, sans ces réparations, aurait peut-être exigé trente ou quarante jours, ce qui en aurait considérablement augmenté les frais pour l'armateur. Un séjour de quelques jours dans le port de relâche fera gagner un certain temps et

1. Plus haut, n° 194.

le voyage s'effectuera peut-être en dix jours. Il est certain que dans ce cas les frais d'entretien et gages de l'équipage au port de relâche correspondent à des charges qui devaient peser sur l'armateur. Ils sont admis en avarie commune. On concevrait qu'ils contribuent et que, pour les imposer, on les ajoute au fret.

Peut-être est-ce à cette hypothèse que pensaient les auteurs de la Règle. Cependant leur texte est très général. Faut-il l'appliquer aux autres hypothèses ? Nous ne le pensons pas, et même nous préférerions, dans tous les cas, conserver aux frais d'entretien et gages, de l'équipage au port de relâche, leur individualité propre. C'est une dépense indépendante, tout comme la location d'un remorqueur, et qui ne doit contribuer que dans la mesure où elle était intéressée au sacrifice. Il ne peut donc être question ni de la déduire du fret, ni de l'y maintenir, car elle n'en fait pas partie. Mais à quelle hypothèse se référerait alors la réserve que contient notre texte ? Nous serons bien obligé de laisser la question sans réponse. Aussi bien, cette lacune n'est pas grave. L'expression dont le sens nous échappe doit avoir peu d'importance puisqu'elle ne figure pas dans la traduction (1).

Une dernière question se pose en ce qui concerne

---

1. Cf. texte page 42.

le fret. Lorsqu'il est en risque pour le chargeur, c'est-à-dire lorsqu'il a été payé d'avance ou est stipulé payable à tout événement, les déductions prévues par la Règle XVII doivent-elles être faites? Ce serait peu logique. Les frais de port et gage de l'équipage postérieurs à l'avarie commune, n'auraient pas été épargnés pour le chargeur si l'aventure avait péri. C'est donc son fret entier qui a été sauvé et il n'y a lieu de faire de ce fret aucune déduction (1). C'est d'ailleurs la solution de notre Règle qui ne déduit ces frais que lorsque le fret est en risque pour l'armateur.

197. — Nous avons dit plus haut que la contribution ne pouvait dépasser la valeur des intérêts engagés dans l'aventure, telle qu'elle se retrouve à la fin du voyage. C'est le principe que traduit le texte de notre Règle. Cependant, nous avons fait des réserves quant à l'application absolue de ce principe dans tous les pays (2). La Règle en elle-même est très nette et ne comporte pas d'exceptions. Il semble bien cependant, lorsqu'on étudie les discussions auxquelles elle donna lieu, que des réserves furent faites pour les pays de droit anglais en ce qui con-

---

1. Cf. Lyon-Caen et Renault, VI, nos 958 s.

2. Cf. plus haut, nos 185 et 187.

cerne les dépenses engagées dans l'intérêt commun.

Ces dépenses peuvent se trouver supérieures à la valeur de l'aventure au port de destination. Il peut même arriver que l'aventure ait complètement péri avant d'atteindre ce port. Dans les deux cas, celui des intéressés qui aura fait ces dépenses dans l'intérêt de tous se trouvera lésé s'il ne peut poursuivre ses coïntéressés. Doit-on lui donner une action contre ceux-ci au delà de la valeur de leurs propriétés dans l'aventure ?

Cette question a été très discutée aux Congrès d'York et de Liverpool. Déjà, ainsi que nous l'avons vu, la Résolution X de Glasgow répartissait le montant de la dépense faite par l'armateur entre les propriétaires des biens intéressés au delà même de la valeur encore existante de leurs biens. La même solution fut proposée à York (1) et à Liverpool; elle rencontra chaque fois une très vive opposition de la part des délégués du continent. A Liverpool surtout, la discussion fut très longue et très animée entre le groupe anglais et le groupe continental (2). Nous ne saurions songer à la reproduire ici. Nous citerons seulement, en les résumant, quelques paroles du président de la Conférence, M. Sieveking, qui

---

1. Cf. Wendt, p. 191

2. Cf. *Report Liverpool*, p. 110.

fixent très nettement l'état de la question et amenèrent le retrait de l'amendement anglais : « La clause « proposée, dit-il, est d'accord avec les principes « anglais. En Angleterre, par le contrat d'affrètement, « l'armateur est tenu de prendre toutes les mesures « nécessaires au succès de l'aventure. S'il y a des « dépenses à faire, des sommes à débourser, c'est à « lui que ce devoir incombe. Il doit user de sa fortune « et de son crédit pour le remplir. Il est forcé de faire « ces dépenses, il est juste qu'on les lui rembourse. « Il n'en est pas de même sur le continent. La loi veut « que ni l'armateur ni le chargeur ne soient obligés de « rien sortir de leur poche, au delà de ce qu'ils ont « exposé dans l'aventure. Le capitaine, pendant le « voyage, n'est donc pas tenu d'user du crédit de l'ar- « mateur. Il peut se procurer l'argent qui lui est néces- « saire au moyen du navire, du fret ou de la cargai- « son. Mais il n'est pas tenu de tirer une traite sur l'ar- « mateur, quand il le peut, et l'armateur n'est obligé « ni d'accepter une pareille traite, ni de fournir aucuns « fonds. D'un autre côté, le chargeur sait qu'il n'aura « rien à payer au delà de ce qu'il a engagé dans l'a- « venture. On voit combien la clause proposée serait « en contradiction avec la théorie du contrat d'affrète- « ment et la théorie de l'avarie commune. Elle boule- « verserait encore le système de la spéculation sur les « bourses continentales. Le chargeur a souvent vendu « sa cargaison, son connaissement, son assurance. On

« ne peut songer à imposer son acheteur au delà de « l'intérêt qu'il a pris en charge. Le chargeur, lui-« même, sera-t-il encore tenu? En vertu de quelle loi « obligera-t-on l'un ou l'autre à payer ? On ne trou-« vera aucune loi continentale qui permette d'intenter « une telle action et aucune cour qui voulût l'admet-« tre. L'armateur qui aura engagé une dépense, s'il « veut échapper aux conséquences d'un accident pos-« térieur, devra donc se faire rembourser au port de « refuge même. Mais là, encore, il n'aura, comme « garantie, que les biens qui composent la cargaison. « Peut-être les parties pourraient-elles, par contrat, « se soumettre à une responsabilité illimitée. Mais ce « serait un tel changement dans les coutumes conti-« nentales qu'il est peu probable qu'on trouve un « commerçant disposé à le faire. Dans ces conditions « peut-être serait-il bon de se demander s'il est bien « nécessaire et s'il est prudent d'insérer cette clause « dans des Règles internationales. Si on ne l'insère « pas, on peut supposer que la pratique anglaise « n'en sera pas modifiée. On pourrait continuer à la « suivre comme on l'a fait jusqu'à présent, les con-« séquences de la perte totale des intérêts contri-« buables n'étant pas expressément prévues par la « règle. »

Ce discours amena le retrait de la clause contestée. Elle n'eût certainement pas été adoptée par la Conférence. On peut donc considérer que c'est la

doctrine continentale qui a prévalu. Cependant, la fin du discours de M. Sieveking semble faire des réserves en ce qui concerne l'application de la Règle dans les pays de droit anglais. Est-il possible que la responsabilité des chargeurs soit mesurée différemment suivant que le règlement aura lieu dans un port continental ou dans un port anglais?

Cela nous paraît inadmissible. Le but des Règles d'York et d'Anvers n'est-il pas d'introduire le plus d'uniformité possible dans la matière de l'avarie commune ? Ce serait complètement manquer ce but que d'introduire une pareille divergence dans l'application de la Règle XVII. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que les voyages actuels sont, le plus souvent, complexes et qu'un même navire charge et dépose des marchandises dans des ports appartenant à des législations différentes. Est-il possible que,pour un même règlement, la Règle XVII reçoive deux interprétations différentes. En supposant même que le règlement fût fait dans un port anglais, comment l'armateur pourra-t-il récupérer sur la fortune de terre d'un chargeur continental la contribution qui incombe à celui-ci ? Il ne trouvera jamais un tribunal pour admettre son action, et lui donner gain de cause. Enfin, il ne faut pas oublier que les Règles d'York et d'Anvers constituent un texte, que les parties contractantes ne connaissent que ce texte et ne peuvent s'inquiéter des travaux préparatoires.

Or la Règle XVII est claire : « La contribution à « l'avarie commune sera établie sur les valeurs réel- « les des intérêts à la fin de l'expédition... » Cela veut dire pour ceux qui se placent sous l'empire de cette Règle, que la contribution ne saurait dépasser cette valeur. La netteté du texte n'en permet pas d'autre interprétation. D'ailleurs, si la clause proposée par le groupe anglais était en contradiction absolue avec la théorie continentale du contrat d'affrètement, la Règle XVII, telle que nous la comprenons, n'est nullement en contradiction avec la théorie anglaise de ce contrat; elle ne doit nullement conduire à exonérer l'armateur de la charge que lui impose la loi anglaise. Celui-ci restera toujours tenu, dans la mesure de ses moyens, de fournir tous les fonds que les circonstances exigeront. Mais si l'aventure se perd ou si sa valeur devient inférieure au montant de ces dépenses, en résultera-t-il, pour lui une perte définitive ? Point du tout. Dans tous les ports, dans tous les endroits du monde où le capitaine aura à effectuer une dépense, il pourra faire assurer les biens qui lui en garantissent le remboursement. Et s'il ne trouve pas d'assureur disposé à le faire dans ce port même, il lui sera toujours facile au moyen d'un télégramme, d'en référer à son armateur qui saura trouver cet assureur. C'est d'ailleurs ainsi qu'agissent les capitaines continentaux lorsqu'ils jugent à propos d'engager une dépense et c'est

même une obligation que leur imposent certaines législations telles que le Code de commerce hollandais (art. 334). Ainsi les intérêts de tous sont sauvegardés.

On le voit, l'interprétation que nous donnons de la Règle XVII, seule d'accord avec les principes généraux de l'avarie commune et avec le but poursuivi par les auteurs des Règles, n'est nullement en opposition avec la loi anglaise. D'autre part, en présence d'un texte aussi net, il est impossible d'en admettre un autre sous le prétexte de réserves faites à la Conférence. Les juges et les parties, lorsque le texte est clair, n'ont que faire d'étudier les discussions qui en ont précédé le vote. Nous estimons donc que, aussi bien en Angleterre que sur le continent, la Règle XVII doit recevoir l'application que commande son texte et que, aussi bien quand il s'agit de dépenses que de sacrifices, la contribution doit toujours et partout être bornée à la valeur réelle des intérêts à la fin de l'expédition.

198. — Nous avons vu et étudié les principales dispositions de la Règle XVII. Elle termine en excluant de la contribution les bagages et effets personnels des passagers. C'est une adjonction de la Conférence de Liverpool, adjonction inutile car ces biens ne contribuent nulle part. Ils ne sont pas, d'ailleurs, seuls à jouir de cette faveur, mais en partagent le bénéfice avec d'autres biens, tels que les

munitions de guerre et de bouche, les hardes et loyers de l'équipage. Peut-être eût-il été préférable que la Règle XVII gardât le silence sur toutes ces exceptions ou, du moins, qu'elle les énumérât toutes.

RÈGLE XVIII

Adjustements.

Except as provided in the foregoing rules, the adjustement shall be drawn up in accordance with the law and practice that would have governed the adjustement had the contract of affreightment not contained a clause to pay general average according to these rules.

Règlement.

Excepté dans les cas prévus dans les règles ci-dessus, le règlement sera établi conformément aux lois et usages qui eussent été appliqués si le contrat d'affrètement n'avait pas contenu la clause que le règlement serait fait conformément aux règles d'York et d'Anvers.

199. — La Règle XVIII est une création de la conférence de Liverpool. Comme le fit remarquer M. MacArthur, elle constitue un véritable truisme (1). Elle ne contient aucune innovation. Il est certain que, dans le silence des Règles, on doit se référer à la législation qui eût été applicable si les parties ne s'étaient pas soumises à l'application de ce texte. Les parties en effet ne se soustraient à l'application de la loi com-

---

1. *Report Liverpool*, p. 220.

mune que pour les dispositions contenues dans les Règles d'York et d'Anvers. La Règle XVIII ne saurait donc donner lieu à une longue étude. Nous ne pouvons en effet songer à énumérer tous les cas dans lesquels elle peut être invoquée. Cela nous mènerait à faire une étude complète de l'avarie commune dans les diverses législations. Nous nous contenterons donc de présenter quelques observations sur cette Règle.

200. — Tout d'abord il est bon d'insister sur ce point que la Règle XVIII ne doit être appliquée qu'avec une très grande prudence. Il ne faut point en effet qu'elle devienne un moyen de corriger les autres Règles lorsqu'elles seront en opposition avec la loi commune. Les Règles en effet sont loin d'être parfaites comme texte — la perfection est d'ailleurs impossible dans les textes législatifs — et ne traduisent pas toujours tout ce qu'elles veulent dire. Il leur manque surtout d'avoir été précédé d'un exposé des principes généraux. Bien souvent elles n'expriment qu'un aspect de la solution qu'elles contiennent cependant tout entière. Si nous prenons par exemple la Règle VII, nous voyons qu'elle admet en avarie commune le forcement de machines lorsqu'il s'est produit dans certaines conditions. Mais elle ne dit point expressément que ce forcement ne doit pas être admis si ces conditions ne sont pas remplies. Ce silence, cependant, ne peut tromper

personne. Les termes très restrictifs de cette Règle indiquent très nettement que l'admission de forcement de machines en avarie commune, ne doit être qu'exceptionnelle.

Si donc un capitaine a cru bon, pour fuir la tempête, de faire force de vapeur, il ne pourra pas prétendre que la Règle VII étant muette sur cette hypothèse, c'est à la loi française qu'il faut recourir pour la régler. On arriverait, en effet, à un résultat bien étrange si sa prétention était admise. La Règle VII a prévu le cas où ce sacrifice est le plus justifié et où il serait contraire à l'équité de ne pas l'admettre en avarie commune. Elle fait à cette espèce un régime de faveur pour ainsi dire. Néanmoins, elle l'entoure de nombreuses réserves et exige la présence de certaines circonstances. Il faut que le navire échoué soit dans une position périlleuse, que le dommage éprouvé soit bien la conséquence de la tentative de renflouement, qu'on ait prévu que cette conséquence pouvait se produire, etc... » Or, toutes ces conditions peuvent n'être pas exigées par la loi nationale, et peut-être celle-ci admettra-t-elle le forcement de machines en avarie commune avec moins de sévérité. Si donc, dans toutes les hypothèses non prévues par la Règle VII, on se croit autorisé à suivre la loi nationale, il arrivera que le cas où le forcement de machines est le plus justifié sera le plus mal traité, puisqu'on devra lui appliquer le texte restrictif de la

Règle VII. Un pareil résultat est absolument inadmissible.

D'autre part, il ne faut pas oublier que nos Règles constituent sur bien des points une transaction entre le droit anglais et le droit continental. Or, le droit anglais est généralement plus restrictif, de sorte que la plupart de nos Règles se montrent plus libérales que lui, tout en étant plus restrictives que la législation continentale. Si, au moyen de la Règle XVIII, on fait disparaître ces restrictions, le seul effet de nos Règles sera de modifier la pratique anglaise. Elles se résoudront en somme à une transformation d'un droit national et perdront ainsi une grande partie de leur utilité, puisqu'elles auront seulement pour résultat de mettre la pratique anglaise d'accord avec les législations continentales, sur un certain nombre de points, tout en laissant subsister sur les autres points, les divergences existant soit entre l'Angleterre et le continent, soit entre les législations continentales elles-mêmes.

Il faut donc appliquer la Règle XVIII avec une très grande prudence. Malheureusement, il ne sera pas toujours facile aux juges de discerner la véritable signification de telle ou telle Règle. Le texte en sera souvent imparfait, et, d'autre part, les discussions qui l'ont précédé, d'ailleurs peu connues, ne donnent pas toujours de grands éclaircissements. Il en résultera bien souvent de graves con-

tradictions dans la pratique. Peut-être seront-elles moins nombreuses si l'on s'inspire dans les règlements du but poursuivi par l'*International Law Association* : l'introduction d'une plus grande uniformité dans la matière de l'avarie commune.

201. — La Règle XVIII ne fait que donner une solution très générale et assez vague : dans le silence des Règles, on devra faire comme si les parties ne s'y étaient pas soumises et établir le règlement conformément à la loi qui eût été appliquée dans ce cas. Quelle est cette loi? La Règle XVIII ne le dit pas. Est-ce la loi du pavillon? Celle du lieu où se termine l'aventure? Quelle est la loi applicable lorsque les marchandises doivent être débarquées dans des ports différents? Lorsque le navire a une destination alternative? Ce sont autant de questions que la Règle XVIII laisse sans réponse.

202. — De même elle ne prévoit pas le cas où une partie de la cargaison a été soumise par le connaissement aux Règles d'York et d'Anvers, l'autre partie restant soumise à l'application de la loi nationale. Il est certain que les Règles ne sauraient s'appliquer à cette autre partie. Si donc elle fait l'objet d'un sacrifice dans des conditions telles qu'il n'aurait pas été admis sous l'empire des Règles, ce sacrifice n'en donnera pas moins lieu à une bonification qui portera également sur la partie de la cargaison soumise aux Règles. Mais si le même

sacrifice a porté sur cette partie, lui donnera-t-il droit à une bonification, soit contre les marchandises également soumises aux Règles, soit contre les marchandises soumises à la loi nationale? La Règle XVIII ne prévoit pas cette hypothèse. En général, et c'est assez logique, on décide que toute la cargaison est placée dans ce cas sous l'empire de la loi nationale et qu'on ne doit pas faire de distinction dans le Règlement (1). Celui-ci, dit-on généralement, est indivisible.

---

1. Cf. C. d'Aix, 28 janv. 1903, A.XVIII-638.

RÈGLE D'ANVERS, 1903.

Rights to contribution in general average shall not be affected though the danger which gave rise to the sacrifice or expenditure, may have been due to default of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that partie for such default.

Un sacrifice ou une dépense constituant une avarie commune ne perd pas ce caractère même si le danger qui a motivé cette dépense ou ce sacrifice a été causé par la faute d'une des parties intéressées dans le voyage, sans préjudice du recours à exercer contre l'auteur de la faute.

203. — On peut s'étonner du silence gardé par les auteurs des Règles d'York et d'Anvers pendant si longtemps sur l'importante question que la Règle d'Anvers est venue solutionner. Ce silence s'explique cependant. La solution que donne cette Règle paraît si naturellement logique et si conforme à l'équité qu'il leur paraissait inutile de la formuler expressément. Elle est d'autre part conforme à la législation ou à la pratique des pays anglais, allemands et scandinaves et l'on sait que les membres de diverses Conférences appartenaient en majorité à ces nationalités.

La question fut cependant posée à la Conférence de Liverpool, ou plutôt une Règle fut proposée qui la touchait indirectement : « Aucune demande de con-« tribution ne sera admise, dans le cas où le danger « qui a nécessité le sacrifice ou la défense, provient de « la faute même de celui qui exerce l'action en con-« tribution ou de la faute d'une des personnes dont « il est responsable. » Nous avons traduit le texte anglais mot à mot. Le sens en est clair. Il signifie que celui qui est responsable de la faute qui a amené le sacrifice n'a pas droit à contribution si ce sacrifice a porté sur ses biens. Comme on le voit, on ne jugeait pas utile de poser le principe général suivant lequel l'existence d'une faute ne met pas obstacle à la naissance de l'avarie commune. Ce principe paraissait indiscutable. Ce qu'on voulait seulement éviter, c'est le circuit d'action qui s'établirait si on permettait à une partie responsable de la faute, de demander à la masse commune une contribution que cette masse ou les intéressés qui la composent pourraient lui réclamer à leur tour. Mais implicitement, la Règle proposée consacrait le principe général et, si elle eût été votée, elle aurait rendu tout à fait inutile la Règle d'Anvers 1903.

Elle fut retirée après une très longue discussion (1), suscitée par un amendement qu'on avait apporté au

1. Cf. *Report Liverpool*, p. 211.

texte primitif. Cet amendement prévoyait le cas où l'armateur, en principe responsable de la faute, s'était exonéré de sa responsabilité par une clause spéciale du contrat d'affrètement. Si le sacrifice avait été nécessité par la faute d'un de ses agents, fallait-il encore malgré la clause d'exonération, lui refuser l'action en contribution?

L'amendement la lui accordait. Dès lors le principe même de la Règle disparaissait et la discussion s'aiguillait sur ce seul amendement. La question de l'effet des clauses d'exonération sur l'avarie commune aurait cependant pu être laissée de côté. Malheureusement la Règle elle-même était formulée de telle façon, en termes si absolus, qu'elle la solutionnait indirectement et qu'elle provoquait ainsi cet amendement. Il parut impossible d'arriver à une transaction, et quoique tout le monde fût d'accord sur le principe même de la Règle, celle-ci dut être retirée.

La question de l'effet de la faute sur l'avarie commune fut reprise à la Conférence d'Anvers 1903. Elle avait déjà été étudiée par les Congrès internationaux de droit commercial d'Anvers 1885 et de Bruxelles 1888. Ce sont les travaux de ces congrès qui servirent de guide à la Conférence. On lui soumit un questionnaire qui forma la charpente de ses discussions (1).

---

1. Cf. Report de la conférence d'Anvers 1903, p. 176-231.

« 1° Quelle doit être en droit commun et indépen-
« damment de toute convention contraire, l'influence
« de la faute du capitaine en matière d'avarie com-
« mune ?

« 2° Les clauses générales d'exonération du chef
« des fautes et négligences du capitaine modifient-
« elles la solution à donner à la première question ou
« restent-elles sans influence sur l'avarie commune?

« 3° Convient-il d'insérer dans les Règles d'York
« et d'Anvers une Règle déterminant la solution des
« questions ci-dessus, ou est-il préférable de s'en
« référer à la convention des parties? »

De nombreux membres s'opposèrent à ce qu'on répondît à ce questionnaire. La deuxième question surtout leur paraissait inopportune. C'est qu'en effet, quelle que dût être la réponse de la Conférence sur ce point, elle devait forcément mécontenter une grande fraction des intéressés et ne pourrait jamais faire l'objet d'une règle internationale. Aussi demanda-t-on à la Conférence d'abandonner le questionnaire et de voter une formule se bornant au principe général en ce qui concerne l'effet de la faute sur l'avarie commune. Elle préféra faire les deux et donna tout d'abord sa réponse aux trois questions posées :

« 1° La clause première de la mesure du salut
« commun étant indifférente, la faute du capitaine
« ne doit avoir aucune influence sur le principe de

« l'avarie commune. Les tiers lésés doivent conser-
« ver leur recours contre l'armateur du chef de ses
« fautes ou de celles de ses préposés.

« 2° Les clauses générales d'exonération du chef
« des fautes et négligences du capitaine ne doivent
« modifier en rien la solution à donner à la première
« question, sauf que le recours ne peut plus être
« exercé.

« 3° Il n'y a pas lieu d'insérer dans les Règles
« d'York et d'Anvers des dispositions relatives aux
« résolutions qui précèdent. »

La Conférence vota ensuite sous le titre de « Règle d'Anvers 1903 qui peut être insérée dans les contrats d'affrètement » la formule proposée par M. Carver qui fait le texte de la règle que nous étudions.

204. — « La cause première de la mesure de salut
« commun étant indifférente, la faute du capitaine
« ne doit avoir aucune influence sur le principe de
« l'avarie commune », telle est la réponse de la Conférence à la première question qui lui fut posée. La Règle qu'elle vota ensuite n'est que la traduction sous une autre forme du même principe. Peu importe la cause première de la mesure du salut commun. Cela peut être un accident fortuit, une fortune de mer, un vice du navire ou de la cargaison, une faute du capitaine ou de l'un des chargeurs. On doit faire abstraction de cette cause lorsqu'on veut établir si un sacrifice constitue une avarie commune. « Causa

« proxima, non remota spectatur ». C'est la vieille maxime romaine qu'il faut encore appliquer. La cause du sacrifice, la « causa proxima » ou « causa causans », c'est le danger auquel était exposée l'aventure ou l'intérêt puissant qu'elle avait à ce que ce sacrifice fût effectué, c'est, en termes plus généraux, la situation particulière où elle se trouvait à ce moment-là. Or cette situation n'est en rien affectée par la nature de la cause qui l'a amenée. Peu importe à l'aventure qu'elle provienne d'un accident, d'une faute ou d'un vice propre. Ce qui l'intéresse seulement, c'est d'en sortir au plus tôt.

Or serait-il logique qu'en présence d'un danger ou par suite d'un intérêt commun, le capitaine représentant l'aventure, sacrifiât les biens d'un chargeur, ne s'occupant à ce moment que du danger ou de l'intérêt qui justifie son acte, et que, par la suite, lorsqu'il s'agira de bonifier ce sacrifice, ceux qui en auront profité, aillent rechercher la nature de l'événement qui a suscité le danger ? Pour tous les intéressés d'ailleurs, sauf pour celui-là même qui a commis la faute, cette faute n'est-elle pas un cas fortuit qu'il était impossible de prévoir ni de prévenir ? Il serait absolument contraire à la logique d'accorder une contribution au propriétaire des objets sacrifiés, lorsque le danger auquel ce sacrifice devait parer provient d'un cas fortuit et de la lui refuser lorsque ce danger provient d'une faute de l'un de ses coïntéressés. Pourquoi ne pas

la lui refuser lorsque ce danger a été amené par la faute d'un tiers étranger à l'aventure ? Le fait que cette faute est due non à un tiers mais à l'un des membres de l'aventure ne peut profiter à ceux en vue desquels le sacrifice a été fait et nuire à celui sur qui il a porté. Ce sont là des circonstances tout à fait extérieures à l'acte d'avarie commune et qui ne peuvent influer sur sa nature. Il est à peine besoin de faire remarquer d'autre part combien contraire à l'équité serait toute autre solution. Il ne suffit pas en effet de dire au propriétaire des biens sacrifiés qu'il possède un recours contre le responsable de la faute. On sait combien pareil recours est aléatoire ! Le capitaine ou l'armateur contre qui il pourrait être exercé seront peut-être insolvables, et la victime du sacrifice ne sera finalement remboursée par personne d'une perte qui aura cependant sauvé les biens de ses coïntéressés.

205. — Le principe adopté par notre Règle est donc seul conforme à la logique et à l'équité. Il est admis, ainsi que nous l'avons vu dans notre première partie (1), par la grande majorité des législations maritimes. Un très petit nombre de codes et d'autorités jurisprudentielles paraissent le méconnaître, Quant aux Règles d'York et d'Anvers elles-mêmes,

---

1. Cf. n° 25.

nous avons vu dans notre première partie qu'elles en avaient fait l'application lorsque l'occasion s'en est présentée, et nous en avons donné pour preuve la Règle IX et surtout la Règle II. Enfin nous savons que la Conférence de Liverpool considérait ce principe comme si indiscutable qu'elle ne jugeait pas nécessaire de le formuler et qu'on avait même négligé de le faire dans la Règle qui fut proposée relativement au refus de l'action en contribution au demandeur responsable de la faute.

La Règle d'Anvers 1903 ne doit donc être considérée que comme une confirmation d'un principe déjà contenu dans les Règles d'York et d'Anvers. Aussi, avant même le vote de la Règle d'Anvers 1903, certains tribunaux pouvaient-ils, s'appuyant sur le texte même des Règles, admettre en avarie commune des sacrifices ayant leur origine première dans une faute du capitaine (1). Il devrait encore en être de même dans le cas où les parties, se plaçant sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers, auraient négligé d'y ajouter la clause d'Anvers 1903. On pourrait même dire que cette adjonction est inutile, en ce qui concerne les cas particuliers prévus par les Règles d'York et d'Anvers, puisque celles-ci contiennent déjà le

1. *J. de Marseille*, 92-1-251. — Anvers, 21 mars. Port d'Anvers, 1895-1-169. — Cass. belge, 1er mai 1902. Autran, XVIII-225.

principe qui fait l'objet de la Règle de 1903. Il ne faut point en conclure cependant que cette dernière soit une création sans utilité. Les Règles d'York et d'Anvers, en effet, sont bornées à des espèces particulières et ne trouvent leur application que dans le cas qu'elles prévoient. La Règle d'Anvers 1903 a, au contraire, une portée très large et embrasse tous les cas d'avarie commune. Insérée dans un contrat de transport, elle s'appliquera à tous les sacrifices qui pourront se produire à la suite d'une faute. En somme, son effet est de reprendre un principe déjà contenu dans les autres Règles et de lui donner une portée générale qu'il ne pouvait avoir auparavant. Mais, nous le répétons encore, il ne faudrait pas s'en autoriser pour refuser l'action en contribution au chargeur victime d'un sacrifice lorsque ce sacrifice a son origine dans une faute du capitaine et que les parties, placées sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers, ont omis d'insérer, dans leur contrat, la clause de 1903.

206. — La Règle d'Anvers 1903 n'envisage dans son texte que la faute qui amène le danger. Il faut évidemment assimiler à la faute le vice propre. L'armateur qui livre à ses chargeurs un navire innavigable, le négociant qui charge des marchandises dangereuses pour le reste de la cargaison, commettent envers l'aventure des fautes qui peuvent amener une situation périlleuse. Il n'y a pas de différence

essentielle entre la faute proprement dite et le vice propre. D'ailleurs le texte de la Règle montre bien que cette assimilation doit être faite. Il parle de la « faute d'une des parties intéressées dans le voyage ». Cette expression s'applique à la fois à la faute de l'armateur et à celle des chargeurs. Or, de faute proprement dite, de faute entraînant un danger en pleine mer, il ne peut guère en être commis que par l'armateur ou ses représentants. La faute du chargeur ne peut guère consister que dans le vice propre des marchandises qu'il a placées dans l'aventure. L'emballage en sera défectueux. Elles seront peut-être d'une nature dangereuse, ou dans un mauvais état. Ce sont toutes choses dont le chargeur est responsable et qui peuvent lui être imputées à faute.

207. — Notre texte n'envisage que le cas où le danger provient de la faute de l'une des parties. Faut-il l'étendre au cas où la faute consiste dans le sacrifice même effectué par le capitaine. Celui-ci, dans un moment d'affolement, et sans que la situation puisse paraître dangereuse à un homme raisonnable, effectue un jet. Ce sacrifice constitue une faute. Le propriétaire des marchandises jetées pourra-t-il exercer l'action en contribution ? Certainement non. Car il n'y a point dans ce cas d'avarie commune, puisque par hypothèse, il n'y avait ni danger, ni apparence sérieuse de danger. Le capitaine et l'armateur seuls doivent être rendus responsables de

cette perte. Peut-être le propriétaire des objets jetés se trouvera-t-il en face d'un capitaine et d'un armateur insolvables ! Il supportera seul les conséquences de cette faute et de cette insolvabilité. L'avarie commune, en effet, ne doit pas avoir pour effet de garantir les membres de l'aventure contre les cas fortuits ou les fautes de l'équipage.

208. — La Règle d'Anvers 1903, dans sa dernière partie, prévoit le recours à exercer contre l'auteur de la faute ou contre celui qui en est responsable. Ce recours peut être exercé soit par la victime du sacrifice avant toute action en contribution, soit par la masse passive, soit par chacun des contribuables. Le fait que le dommage a été réparti entre les membres de l'aventure ne peut en effet avoir pour résultat d'exonérer la partie en faute de sa responsabilité. Cette responsabilité subsiste et pourra être mise en jeu par ceux qui y auront intérêt. Il en résulte que si c'est la partie en faute elle-même qui intente l'action en contribution, sa demande sera paralysée par le recours que la masse aurait contre elle. C'est ce que décidait, comme nous l'avons vu (1), la Règle proposée à Liverpool. La Règle d'Anvers 1903 ne le dit pas en propres termes, mais cela ne saurait faire de doute. Il serait ridicule en effet de permettre à

---

1. Cf. n° 203.

l'armateur responsable de la faute d'obtenir, en vertu de notre Règle, une contribution que la masse passive lui réclamerait aussitôt après, en vertu de la même Règle.

209. — Ce recours contre la partie responsable de la faute soulève une des questions les plus délicates du droit maritime et que la Règle d'Anvers 1903 laisse non résolue. Quelle est, en matière d'avarie commune, l'effet des clauses d'exonération qui déchargent l'armateur de toute responsabilité à l'égard des fautes du capitaine ou de l'équipage ?

La question se présente sous deux aspects. Ces clauses d'exonération enlèvent-elles à la masse contribuable le recours qu'elle pourrait avoir contre l'armateur ? Donnent-elles à l'armateur le droit d'intenter l'action en contribution lorsque le sacrifice a porté sur son navire ? La Règle d'Anvers 1903 ne nous donne pas de réponse à cette double question. Cependant nous connaissons le sentiment de la Conférence sur ce point. Répondant au questionnaire qui lui avait été soumis, elle a exprimé assez clairement son opinion: « Les clauses générales d'exonération... « ne doivent modifier en rien la solution à donner à « la première question, sauf que le recours ne peut « être exercé. » Ces clauses ont donc pour effet de supprimer tout recours contre l'armateur, et comme c'est précisément ce recours qui paralyse l'action de l'armateur demandeur en contribution, il en résulte

que sa demande doit être admise malgré la faute de ses agents.

Telle était certainement, les discussions le prouvent surabondamment, l'opinion de la Conférence. Mais il ne faut pas oublier que le questionnaire qui lui fut proposé était absolument indépendant de la Règle d'Anvers 1903 et que c'est à dessein qu'on a évité de prévoir dans cette Règle l'hypothèse où l'armateur est garanti par une clause d'exonération. La question reste donc entière. Il en résulte que lorsqu'elle se présentera dans la pratique, elle devra être tranchée selon la loi nationale. Elle échappe donc de ce fait à notre étude et nous n'avons pas à l'examiner davantage (1).

---

1. Il est résulté de ce silence d'assez grandes divergences dans la jurisprudence internationale, en ce qui concerne les décisions basées sur les Règles d'York et d'Anvers ou sur la Règle d'Anvers 1903. Certaines décisions accordent l'action à l'armateur couvert par une clause. Ainsi : Tribunal de l'Empire Allemand, 12 avril 1905 ; A. XXI-215.— Trib. comm. Anvers, A-XXI-226. — Trib. Comm. Marseille, 13 juillet 1900 ; A. XVI-69. — Trib. Comm. Marseille, 31 mars 1897 ; A. XII-724. — *Contrà*, Cassation Belge, 1er mai 1902 ; A. XVIII-225. — Nous n'avons relevé ici que les décisions se rapportant à nos Règles. D'une façon générale, la jurisprudence internationale est hésitante et assez mobile sur la question. On peut donc s'attendre à des divergences encore plus nombreuses.

CONCLUSION

210. — Notre ouvrage ne comporte point dans son ensemble de conclusion proprement dite. Nous ne pourrions que rappeler ici la conclusion même de notre première partie : les Règles d'York et d'Anvers ne constituent pas encore un véritable Code international de l'avarie commune ; l'*International Law Association* ne doit pas considérer son œuvre comme terminée, mais la reprendre et lui donner enfin l'ampleur et l'harmonie d'un système juridique complet. C'est une observation que nous avons faite bien souvent et qu'il est peut-être inutile de présenter à nouveau. Cependant, il convient, croyons-nous, d'en tirer un enseignement pratique. Imparfaites comme elles sont, les Règles d'York et d'Anvers, ont besoin d'être, pour ainsi dire, complétées par la jurisprudence. Il faut que, derrière les mots, les juges et les parties, sachent comprendre la véritable signification qu'ils contiennent, l'esprit qui les a dictés. Le but de nos Règles est d'instituer une législation internationale de l'avarie commune. Il faut donc que leur interprétation soit partout uniforme.

Or cela n'est possible que si les juges et les parties s'attachent à pénétrer l'esprit même des auteurs de nos Règles. Si, en effet, dans chaque pays, les juges s'inspirent pour interpréter les Règles d'York et d'Anvers, des principes de leur propre législation, il est certain que ces Règles recevront des applications différentes avec chaque pays et qu'elles ne rempliront pas leur but. C'est donc à la jurisprudence à suppléer, dans une certaine mesure, à ce qui leur manque.

N'est-ce point, d'ailleurs, ce qu'elle fait pour tous les textes législatifs ? Mais ici, la tâche, on le conçoit, est plus délicate puisque les juges doivent s'inspirer. non point de leur propre législation ou de travaux préparatoires qu'ils peuvent aisément connaître, mais de principes qui n'ont pas été formulés et qui, résultant d'une transaction non encore close, n'ont pas encore acquis une existence certaine et définitive. Nous avons essayé, dans l'étude générale qui constitue notre première partie, de dégager ces principes. Nous les avons retrouvés dans notre seconde partie. Nous avons pu quelquefois nous appuyer sur de savantes décisions de la jurisprudence. Mais ces décisions sont assez rares et bien peu de tribunaux, lorsqu'ils appliquent nos Règles, remontent à leurs sources. Ils doivent le faire cependant, s'ils veulent conserver quelque utilité aux Règles d'York et d'Anvers. C'est à eux qu'il appartient, en attendant que l'*International Law*

Association nous ait donné le Code complet qu'elle nous doit, de compléter nos Règles. La tâche est délicate, avons-nous dit. Elle n'est pas impossible, cependant, et nous avons essayé nous-même de la remplir. Peut-être n'y aurons-nous pas pleinement réussi. Mais, du moins, notre ouvrage aura montré comment il faut la tenter, et à quelles sources il faut s'adresser.

Vu : le Président de la thèse
JULES VALÉRY

Montpellier, le 1er mai 1906
Vu : le Doyen,
VIGIÉ

Montpellier, le 1er mai 1906
Vu et permis d'imprimer
Le Recteur,
A. BENOIT

TABLE DES MATIÈRES

Numéros Pages

Bibliographie 3
Préface 7
Introduction historique 14
Texte comparatif des Règles de 1877 et de 1890 . . . 28

PREMIÈRE PARTIE

Chapitre unique. — *Les principes de l'avarie commune selon les Règles d'York et d'Anvers* 45

1. Caractère transactionnel des règles d'York et d'Anvers. Difficulté d'arriver à une transaction sur les principes. Abandon par les auteurs des Règles d'une théorie générale de l'avarie commune 45
2. Les conditions de l'avarie commune. Plan du chapitre 47

Section I. — Délibération du capitaine avec l'équipage.

3. Droit comparé 49
4. Les règles d'York et d'Anvers n'exigent pas cette délibération 50

Section II. — L'avarie commune doit être un sacrifice volontaire.

5. Ce qu'il faut entendre par cette expression. Les deux controverses auxquelles elle donne lieu. 51

Numéros Pages

6. 1° Alternative theory : Y a-t-il acte de volonté lorsque l'objet sur lequel porte le sacrifice, navire ou cargaison, allait être irrémédiablement perdu ? 52

7. L'alternative theory et la règle V. Elimination de cette théorie. 54

8. 2° Du lien qui doit exister entre la volonté et le dommage. Il suffit que la volonté ait porté sur l'acte principal générateur du dommage . . 57

9. La Règle VII contient cependant une exception à ce principe 58

Section III. — L'avarie commune doit être un acte extraordinaire.

10. Il faut que le sacrifice soit extraordinaire non seulement en degré mais aussi en nature. . . 59

11. Cette distinction paraît faite par les Règles VI et VII. 61

Section IV. — Le sacrifice doit avoir été fait en vue de toute l'aventure.

12. « En vue de toute l'aventure ». Sens de cette expression. Elle ne signifie pas qu'il ne puisse y avoir de règlement d'avarie commune entre certaines parties de l'aventure, le reste de l'aventure n'étant pas intéressé au sacrifice. 65

13. Elle signifie que seuls doivent contribuer les objets directement intéressés au sacrifice. Il faut, pour qu'il en soit ainsi, que ces objets soient unis par une réelle communauté d'intérêts. Il ne suffirait pas d'une communauté factice. . 68

Section V. — Faut-il que le sacrifice ait été fait en vue du salut commun ? Ou l'intérêt commun suffit-il à le justifier ?

14. Les deux théories de l'intérêt commun et du salut commun. Plan de cette section. 76

Numéros Pages

15. Le texte des Règles et les deux théories. Texte d'Anvers 1877 82
16. Texte de Liverpool 1890. 87
17. Les travaux préparatoires et les deux théories. Les Conférences de Glasgow, d'York et d'Anvers 96
18. La Conférence de Liverpool 99
19. Conclusion 113

Section VI.—Est-il nécessaire que le sacrifice ait été motivé par un péril imminent? La communauté de l'avarie cesse-t-elle avec le danger?

20. Théorie d'après laquelle l'avarie commune cesserait avec le danger. Elle n'est pas admise par les Règles 115
21. Faut-il, dans les espèces où l'intention de salut commun est exigée, que le péril ait été actuel, imminent, etc...? Inutilité et dangers de ces conditions 117
22. Faut-il que le péril ait été réel? 121

Section VII. — Faut-il rechercher la cause des événements qui ont rendu le sacrifice nécessaire? La nature de cette cause. Avarie particulière, faute, vice propre. Influe-t-elle sur la nature de l'avarie?

23. Quid si c'est une avarie particulière qui a rendu le sacrifice nécessaire? Principe de la fixité du caractère de l'avarie. 125
24. D'après les Règles d'York et d'Anvers peu importe que le sacrifice ait été causé par une avarie particulière. 129
25. Influence de la faute ou du vice propre. . . . 130
26. La faute et le vice propre dans les Règles d'York et d'Anvers. 132

Numéros Pages

Section VIII. — L'obtention du résultat poursuivi est-elle une condition de l'avarie commune ?

27. La théorie de la nécessité du résultat est admise par les législations latines. Cette erreur provient de ce qu'on donne à tort comme base à l'avarie commune la théorie de l'enrichissement sans cause 138

28. La véritable base de l'avarie commune c'est la solidarité qui unit les diverses parties de l'aventure sur les flots et l'appauvrissement subi par l'un des intéressés en vue du bien de tous 143

29. Il n'en résulte pas d'ailleurs que le droit à contribution survive à la perte ou à la dissociation accidentelle de l'aventure 150

30. Le règles d'York et d'Anvers font-elles de l'obtention du résultat poursuivi une condition de l'avarie commune ? 154

Section IX. — Principes généraux de la contribution.

31. Chacun de ceux dont la propriété a été sacrifiée ou qui ont fait un sacrifice pour l'intérêt commun doit être placé dans la même situation que si le sacrifice avait porté sur une autre chose ou si la dépense avait été faite par un autre intéressé 158

32. En conséquence, la contribution qui devra être fournie par les autres co-intéressés se mesurera sur le sacrifice et non sur l'avantage retiré par chacun d'eux du sacrifice 160

33. Et cela jusqu'à concurrence de la valeur pour laquelle chacun d'eux était intéressé dans l'aventure et en proportion de cette valeur . . . 162

Section X. — Conclusion de la première partie . 166

DEUXIÈME PARTIE

Etude critique de chacune des Règles d'York et d'Anvers et de la Règle d'Anvers 1903.

Règle I. — *Jet de la pontée.*

Nnméros Pages
35. Droit comparé 172
36. Danger du chargement sur le pont 175
37. Historique de la règle. 176
38. Ce qu'il faut entendre par pont et parties du navire assimilées au pont 180
39. Matériel naval placé sur le pont 181
40. Chargement sur le pont dans la navigation au cabotage. 183
41. Quid lorsque le propriétaire a consenti au chargement de ses marchandises sur le pont ?. . 190
42. Dommage apporté à la pontée par le jet d'autres marchandises 191
43. Quid lorsque les marchandises chargées sur le pont font l'objet d'un autre sacrifice que le jet ? 192
44. Caractère incomplet de la Règle I 192

Règle II. — *Dommage causé par le jet et le sacrifice fait pour le salut commun.*

45. Principe et fondement de la Règle 194
46. Historique 196
47. Son objet : dommages matériels, conséquences d'un sacrifice fait pour le salut commun . . 199
48. Critique du texte : admission des conséquences directes et indirectes. Dans quelles mesures

Numéros Pages

sont admises les conséquences indirectes : absence de critérium 199

49. Une conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun peut être admise sans que le sacrifice générateur soit lui-même bonifié . . . 204

50. Il suffit que l'acte générateur présente les caractères d'un acte d'avarie commune. Ces caractères. Renvoi 206

51. Dommage causé par l'eau s'introduisant par les écoutilles. 207

52. Repompage de cette eau. 208

53. Perte des marchandises placées sur le pont en vue du jet d'autres marchandises. 208

54. Perte des marchandises placées sur allèges. . . 208

55. Emploi extraordinaire du matériel du navire . . 208

56 Dommage causé par un remorqueur. 208

57. Conséquences matérielles de l'échouement volontaire 208

58. Grande portée de la Règle II. Défense du navire 209

Règle III. — *Extinction du feu à bord.*

59. Historique. 210

60. Objet : conséquences dommageables de l'extinction d'un incendie. Exception pour les marchandises atteintes par le feu. Fondement de la Règle et de l'exception. Droit comparé. . . 212

61. Étude du texte. 218

62. Quid lorsque l'incendie provient d'une faute ou d'un vice propre ? 218

63. Submersion d'un navire entièrement attaqué par le feu 219

64. Faut-il exclure de l'avarie commune les marchandises que l'on aura jetées sur l'incendie pour

Numéros Pages

l'étouffer et que le feu aura ainsi atteintes? 220
65. Applications pratiques de la Règle 221

Règle IV. — *Coupement des débris.*

66. Historique 223
67. Objet : coupement des débris. 223
68. Droit comparé 224
69. Fondement théorique de la Règle 225
70. Ce qu'il faut entendre par débris. 230
71. Faut-il étendre la Règle à d'autres hypothèses analogues au coupement de débris?. . . . 231
72. Dommages qui sont la conséquence d'un coupement de débris? 232
73. Rareté des espèces au sujet de cette Règle. . . 233

Règle V. — *Echouement volontaire.*

74. Historique 234
75. Objet de la Règle : admission de l'échouement volontaire fait pour le salut commun. Exclusion de l'échouement volontaire imposé . . 237
76. Droit comparé 238
77. Fondement de la Règle 239
78. Echouement volontaire imposé. Question de fait. Appréciation des circonstances 245
79. On doit examiner les circonstances au moment de l'échouement. Peu importe qu'elles eussent imposé l'échouement plus tard 246
80. On ne doit pas étendre la Règle à d'autres hypothèses 246
81. Conséquence de l'échouement : renflouement, etc. 246
82. Échouement imposé, conséquence d'un autre sacrifice 247
83. Échouement volontaire simple : salut commun. 247

Numéros Pages

84. Échouement volontaire, conséquence d'un cas fortuit. 249
85. Échouement fortuit, conséquence d'une mesure prise pour le salut commun. 249
86. Quid si le navire est innavigable ? 250

Règle VI. — *Forcement de voiles.*

87. Historique 253
88. Droit comparé 254
89. Fondement de la Règle 255
90. Hypothèses prévues 256
91. Dommages autres que les avaries ou perte de voiles, causés par le forcement 256
92. Forcement de voiles : une voilure conservée peut constituer un forcement de voiles 258

Règle VII. — *Avaries aux machines en renflouant un navire.*

93. Historique 260
94. Droit comparé 261
95. Objet de la Règle 261
96. Motifs. 262
97. Autres dommages que ceux prévus par le texte. 264
98. Le forcement de machines n'est admis que si le navire est échoué. Exclusion de tout autre cas 265
99. Il faut qu'il soit échoué dans une position dangereuse. Sens de cette expression. Elle ne signifie pas que le péril doive être « imminent » ni « actuel » 265
100. Il ne faut pas exiger que le péril ait été réel. Il suffit que le capitaine ait pu raisonnablement le croire tel. 269

Numéros Pages

101. Il faut que le capitaine ait prévu les risques auxquels il exposait son navire 272
102. La Règle VII ne fixe pas de modes particuliers pour la preuve de sa croyance au péril et de son intention de risquer les avaries subies. . 274
103. La Règle VII n'exige pas que la tentative de renflouement ait été suivie d'effet 274

Règle VIII. — *Frais d'allégement d'un navire échoué et dommages en résultant.*

104. Historique 276
105. Objet 277
106. Droit comparé 277
107. La Règle VIII ne peut s'appliquer à l'allégement d'un navire non échoué 278
108. Il importe peu que l'échouement ait été volontaire ou fortuit. 279
109. L'allégement peut être motivé aussi bien par l'intérêt commun que par le salut commun . . 280
110. Les frais d'allégement d'un navire échoué ne sont avarie commune que s'ils n'eussent pas été nécessaires dans le cours ordinaire du voyage. Ils ne sont admis que dans la mesure où ils sont extraordinaires 282
111. Les marchandises peuvent être déchargées autre part que sur des allèges. 283
112. Les dommages aux marchandises transbordées qui sont admis en avarie commune sont ceux qui résultent de leur situation spéciale en un endroit leur offrant moins de sécurité que le navire. 284
113. Différentes sortes de dommages 285
114. Il n'est pas nécessaire que l'allégement ait procuré le renflouement 286

Numéros Pages

RÈGLE IX. — *Chargement, matériel du navire et provisions brûlés comme charbon.*

115. Historique 288
116. Objet. Droit comparé. 289
117. Motif de la Règle 289
118. Ce qu'il faut entendre par « moment de péril ». 291
119. Par « ample provision de charbon ». 292
120. L'insuffisance de combustible n'enlève pas au chargeur le droit d'intenter l'action en contribution. 294
121. Par contre l'armateur ne pourra pas exercer cette action, même lorsqu'il se sera exonéré des fautes du capitaine 299
122. De même la clause d'exonération n'enlèvera pas à la masse contribuable son recours contre l'armateur 300

RÈGLE X. — *Frais de relâche, etc.*

123. La Règle X n'a pas seulement pour objet les frais de relâche : division en quatre sections. . . 303

Section I

124. Règle X a. 305
125. Historique 305
126. Objet : seulement frais de relâche. 306
127. Droit comparé. 306
128. La Règle Xa admet en avarie commune la relâche faite dans l'intérêt commun après un accident ou un sacrifice ; explication du texte . . . 309
129. Ce qu'il faut entendre par port ou lieu de refuge. 312
130. Le port d'escale ne peut constituer un port de refuge. 312

Numéros Pages

131. Cependant le retour du navire au port de départ ou d'escale constitue l'entrée dans un port de refuge. 313
132. Les frais de sortie de ce port admis en avarie commune. 313
133. Quid si la relâche a été rendue nécessaire par une faute ou un vice propre? 314

Section II

134. Règle X^b 315
135. Cet alinéa ne se borne pas à l'hypothèse de la relâche 315
136. Historique 315
137. Droit comparé 316
138. Le débarquement prévu par cet alinéa n'a pas besoin d'être pour la nécessité du salut commun 318

Section III

139. Règle X^c 321
140. Objet : frais de magasinage et réembarquement de la cargaison déchargée dans l'hypothèse de la Règle X^b. 321
141. Historique 322
142. Fondement de cet alinéa. 323
143. Quid des marchandises non réembarquées ? Contribuent-elles au réembarquement des autres ? 324
144. Comme le précédent, cet alinéa ne se borne pas à l'hypothèse de la relâche 325

Section IV

145. Règle X^d. 326
146. Historique 327

Numéros Pages
147. Droit comparé 327
148. Obscurité du texte. Objet de la Règle. Dépenses faites dans l'intérêt commun pour éviter d'autres dépenses 328
149. Pour cette avarie commune l'obtention du résultat est exigé et la contribution de chacun est mesurée à ce résultat. 331

Règle XI. — *Gage et frais d'entretien de l'équipage.*

150. Historique 336
151. Droit comparé 336
152. Fondement admis en avarie commune comme conséquences d'avarie commune 337
153. Ne s'applique pas seulement au port de relâche. 339
154. La Règle IX s'applique-t-elle au cas d'échouement volontaire 340
155. Condamnation du navire ou renonciation au voyage 341

Règle XII. — *Dommage causé à la cargaison par le déchargement.*

156. Historique 342
157. Fondement 343
158. La Règle XII ne s'occupe pas seulement des dommages survenus pendant les opérations de déchargement dans un port de refuge . . . 344
159. Il faut que ces dommages soient la conséquence inévitable de ces opérations. Sens de cette expression 344
160. Condamnation du navire ou renonciation au voyage 346
161. La Règle XII ne s'applique pas aux dommages survenus pendant le séjour en magasin ou à terre. 346

Numéros Pages

162. Dommages causés au navire par les opérations de déchargement, etc. 350

Règles XIII et XIV. — *Déductions sur le coût des réparations.*

163. Règle XIII 351
164. Règle XIV 355
165. Historique 355
166. Droit comparé 357
167. Fondement de ces Règles 358
168. Etude du système adopté. Règles communes aux navires en fer et en bois 360
169. Règle particulière aux navires en fer. 362
170. Aux navires en bois et mixtes 363
171. Faut-il faire la déduction sur le coût des réparations au port de refuge ou sur leur valeur normale ? 364
172. Déduction du produit du vieux matériel : mode de calcul. 365

Règle XV. — *Perte de fret.*

173. Historique 368
174. Droit comparé 369
175. La Règle XV peut être appliquée à toutes pertes de fret, qu'elles soient subies par l'armateur ou le chargeur. 370
176. La perte de fret peut être compensée par le gain d'un nouveau fret 371
177. La perte de fret résultant d'un jet de la pontée n'est pas bonifiée 372
178. La Règle XV ne s'applique pas aux prix de passage 374

Numéros Pages

Règle XVI. — *Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.*

179. Historique 375
180. Fondement de la Règle; droit comparé 376
181. Lieu où cette valeur doit être appréciée . . . 378
182. Quid lorsque les diverses parties de la cargaison sacrifiée étaient destinées à des ports différents ?. 381
183. Déductions à faire. 382

Règle XVII. — *Valeurs contributives.*

184. Historique 386
185. Fondement de la Règle 389
186. La contribution est basée sur la valeur réelle des intérêts 392
187. Telle qu'elle se retrouve à la fin de l'aventure. 394
188. Ce qu'il faut entendre par « la fin de l'aventure ». 395
189. Mode de calcul de cette valeur. 397
190. La contribution doit encore porter sur le montant bonifié en avaries communes pour les objets sacrifiés 397
191. Mais non pas sur le montant des dépenses admises en avarie commune 398
192. De la valeur réelle des intérêts à la fin de l'expédition, il convient de déduire les augmentations de valeur postérieure à l'acte d'avarie commune, sauf celles qui ont été admises à bonification. 401
193. La déduction doit-elle porter sur la valeur même des réparations effectuées au port de relâche ou sur bas coût. 402

Numéros Pages

194. Déductions à faire de la valeur de la cargaison . 406
195. De la valeur du navire 408
196. Du fret et du prix de passage 409
197. La contribution ne peut jamais dépasser la valeur des intérêts existant encore à la fin de l'aventure, même lorsqu'il s'agit de dépenses supérieures à cette valeur et cela même dans les pays de droit anglais. 412
198. Exception à l'obligation de contribuer 418

Règle XVIII. — *Règlement.*

199. Historique et fondement de la Règle 420
200. La Règle XVIII ne s'applique qu'aux cas non prévus par les autres Règles. Elle ne doit pas servir à tourner les solutions implicitement contenues dans celles-ci. 421
201. Quelle est la loi qu'il faut appliquer dans le silence des Règles ? 424
202. Cargaison en partie soumise aux Règles en partie à la loi nationale ; indivisibilité du Règlement. 424

Règle d'Anvers 1903.

203. Droit comparé et historique 426
204. Justification de la Règle 430
205. La Règle d'Anvers 1903 ne fait que confirmer un principe déjà contenu dans les autres Règles. 432
206. Il faut assimiler le vice propre à la faute . . . 434
207. Quid lorsque la faute du capitaine est constituée par l'acte même qu'on veut faire admettre en avarie commune? 435
208. Recours contre le responsable de la faute . . . 436
209. Influence des clauses d'exonération 437
210. Conclusion générale. 439
Table 443

Mayenne, Imprimerie Ch. COLIN

BINDING LIST JUL 1 1931

255592

Law
Internat
B777e

Author Bousquet, Adrien

Title [Étude théorique et pratique sur] les règles d'York et d'Anvers.

DATE.	NAME OF BORROWER.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU